BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +20 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENG...IRES

N°14

UN ANCIEN DE LA FRUNDSBERG "PARLE"

LORRAINE 1944, LIBÉRATION DE NANCY

CHARS ITALIENS EN LIBYE (1940-41)

13 MAI 1940

ROMMEL PASSE LA MEUSE

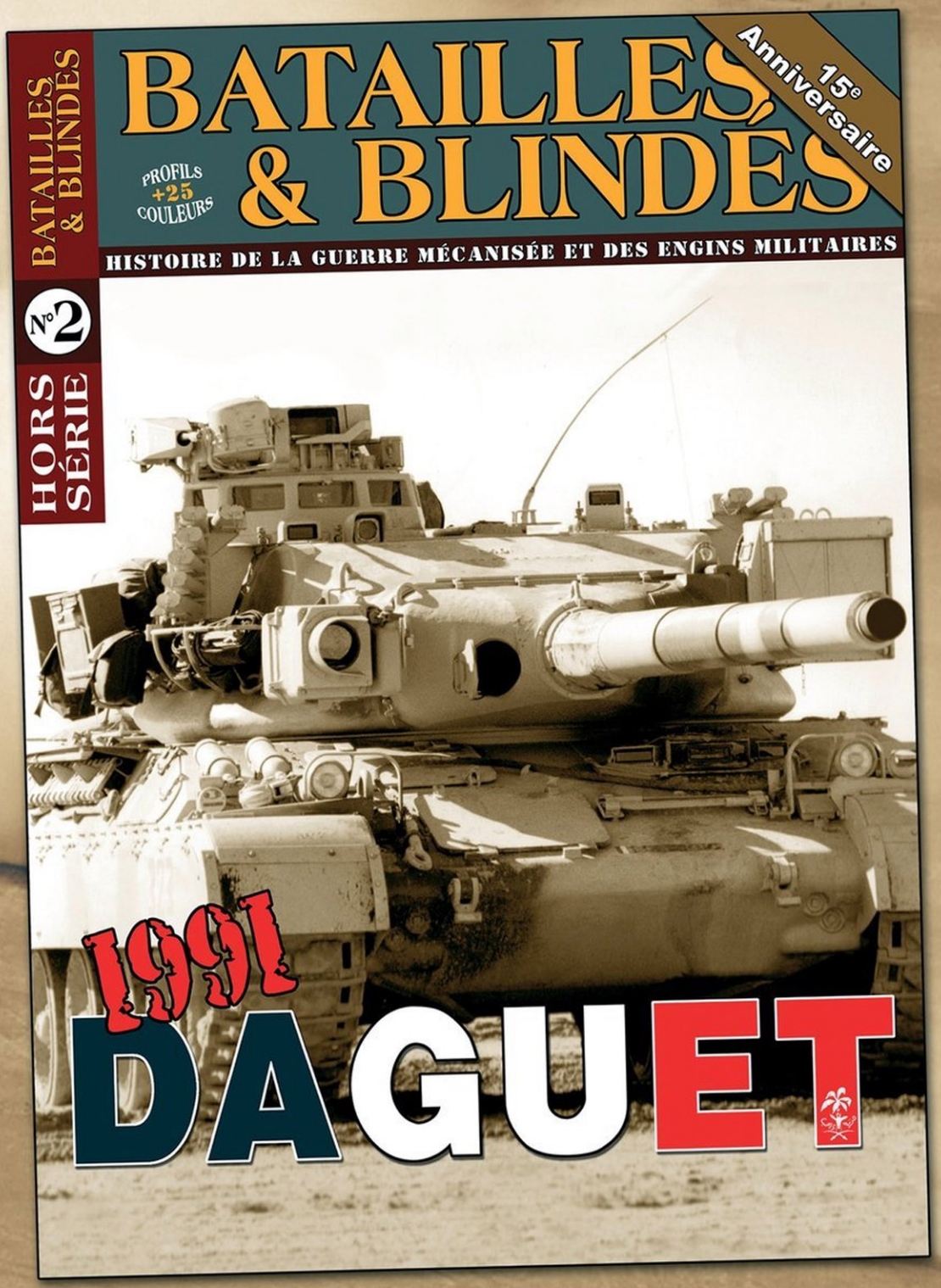
À LA TÊTE DE LA 7. PANZER-DIVISION

LES SHERMAN DD DU 13/18 HUSSARS

Batailles & Blindés n°14
Bimestriel / Mai-Juin 2006
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

M 01699 - 14 - F: 6,90 € - RD

EN KIOSQUE JUSQU'AU 15 JUIN
NE LE MANQUEZ PAS !



Eh bien, nous y voilà enfin dans ces nouveaux bureaux ! *Home sweet home* comme diraient les descendants de Monty. Ces locaux, ce n'est pas le Pérou mais c'est bel et bien chez nous ou plutôt chez Caraktère. Trois pièces, 55 m², une odeur persistante de peinture, du mobilier tout neuf et une vue imprenable sur Marseille ; nous sommes au 10e étage… espérons que l'ascenseur fera preuve d'un minimum de fiabilité ! À l'heure où vous lirez ces lignes, nous serons occupés à déballer des centaines de cartons de livres et de revues, d'archives parfois vieilles d'un siècle, de documents et de photos (ah, mes photos…), à installer le matériel et à paramétrer le réseau informatique, etc. Quand j'y pense, que de chemin parcouru en moins de trois ans. Ça n'a pas toujours été facile, loin s'en faut, mais quelle satisfaction ! Je l'ai souvent affirmé dans mes éditos mais, au risque de me répéter, chers lecteurs, le succès de « Batailles & Blindés » n'aurait pas été possible sans votre complicité et votre soutien. Une fois encore, qu'il me soit ici permis de vous remercier pour ce que vous nous avez apporté. Voilà pour le présent.

Le passé, qui d'ailleurs sera encore d'actualité jusqu'à la mi-juin, c'est le hors-série « Daguet ». Comme pour son prédécesseur, vous lui avez réservé un accueil enthousiaste. Inutile de dire que j'en suis ravi, surtout pour ceux qui l'ont écrit, c'est-à-dire les militaires qui avaient été engagés dans le Golfe. Rendez-vous compte, « Daguet » a été la première opération française depuis 1945 au cours de laquelle un régiment de chars au complet a été engagé au feu. Et dire que quinze ans après, personne n'avait jugé utile de rendre hommage à ces soldats, à nos soldats… Je l'avais annoncé dans l'édito du hors-série, j'ai participé aux commémorations organisées par l'Amicale des Anciens. Et là aussi, notre travail a été apprécié par les autorités militaires présentes, dont le général Thorette (Chef d'état-major de l'Armée de Terre) et le général Janvier, ex-patron de la division. Ainsi, ce « Daguet » est la preuve concrète qu'une institution comme l'Armée et une petite entreprise comme la mienne peuvent travailler ensemble et ça, j'avoue que je n'en suis pas peu fier !

L'avenir, ce sont les nombreux projets éditoriaux que j'ai envie de partager avec vous, entre passionnés. La place me manque pour les évoquer ici tant la liste en est longue mais soyez assurés que vous les découvrirez très rapidement, dès le n°15 du magazine. En attendant, comme à l'accoutumée, je vous souhaite une bonne dégustation de cette nouvelle cuvée de « Batailles & Blindés » ; quant à moi, je repars dans mes cartons. À bientôt les amis !

Yannis Kadari

Batailles & Blindés numéro 14
Mai – Juin 2006
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Rédaction : 04 91 76 50 55
Service Commercial : 04 91 22 61 59
Télécopie : 04 91 22 55 03
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaire à la rédaction : C. Valence
Graphiste (infographies) : A. Gola - A. Giancaterina

Conseillers à la rédaction :
H. Cance - A. Misner - C. Gillono - B. Collin - H. Wenkin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

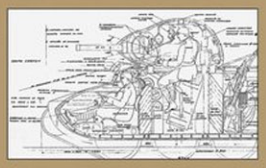
SOMMAIRE

6 **Mai 1940, Rommel s'impose sur la Meuse**

10 mai 1940, au petit jour, tandis que les Français somnolent encore, des milliers de véhicules allemands s'ébranlent pour s'enfoncer dans les Ardennes belges. À la tête de sa *7. Panzer-Division*, Erwin Rommel marche vers la Meuse avec pour mission de la franchir le plus rapidement possible !

24 **AMX 39 et 40, les projets oubliés...**

Avec cet article réalisé suite à des recherches au sein des archives de la DGA de Châtelrault, Antoine Misner fait sortir de l'oubli deux projets de chars français datant de la fin des années 30. Si le premier, l'AMX 39, n'est guère révolutionnaire pour son époque, il n'en va de même pour le char de cavalerie AMX 40.



30 ***Fox killed in the open ground* – Chars italiens en Libye 1940-41**

Après avoir dressé un tableau réaliste et documenté de la situation des troupes mécanisées italiennes en Libye en 1940, Cédric Mas nous invite maintenant à la suivre sur le terrain, au travers des différentes batailles qui seront fatales à la 10e Armée du *Duce* et à ses tankistes.

48 **Un de ceux de la *8. Panzer-Kompanie***

Né en 1925, Werner Lasinski a décidé de rejoindre les *Waffen-SS* à dix-sept ans, en mars 1942, en s'engageant au sein du *SS-Kradschützen Ersatz und Ausbildungs Bataillon* d'Ellwangen. C'est là que son aventure devant le conduire au sein de la *SS-Division* « Frundsberg » a débuté.

56 **Le *13/18 Hussars* au combat**

Le *13/18 Hussars* au combat ou l'épopée d'un régiment britannique équipé de chars amphibies Sherman Duplex Drive, de son entraînement jusqu'à son engagement, le 6 juin 1944, au large des côtes normandes. Avec ce texte, Stéphane Delogu nous offre une étude passionnante sur une unité alliée peu connue.

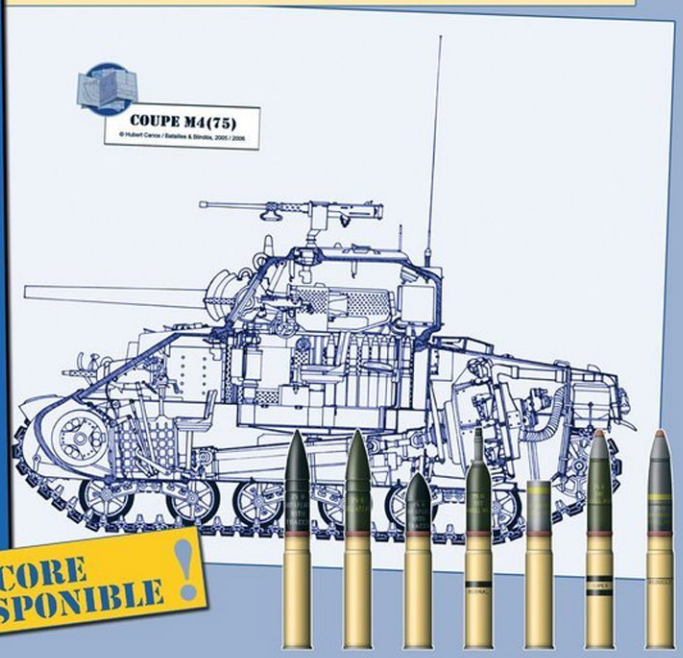
68 **« Tiger Jack » contre le Baron, la libération de Nancy**

Avec cette seconde partie de notre trilogie traitant de la campagne de Lorraine de 1944, nous établissions un bilan quasi-comptable des forces mécanisées allemandes engagées dans le secteur avant d'étudier les plans américains devant déboucher sur la libération de Nancy.

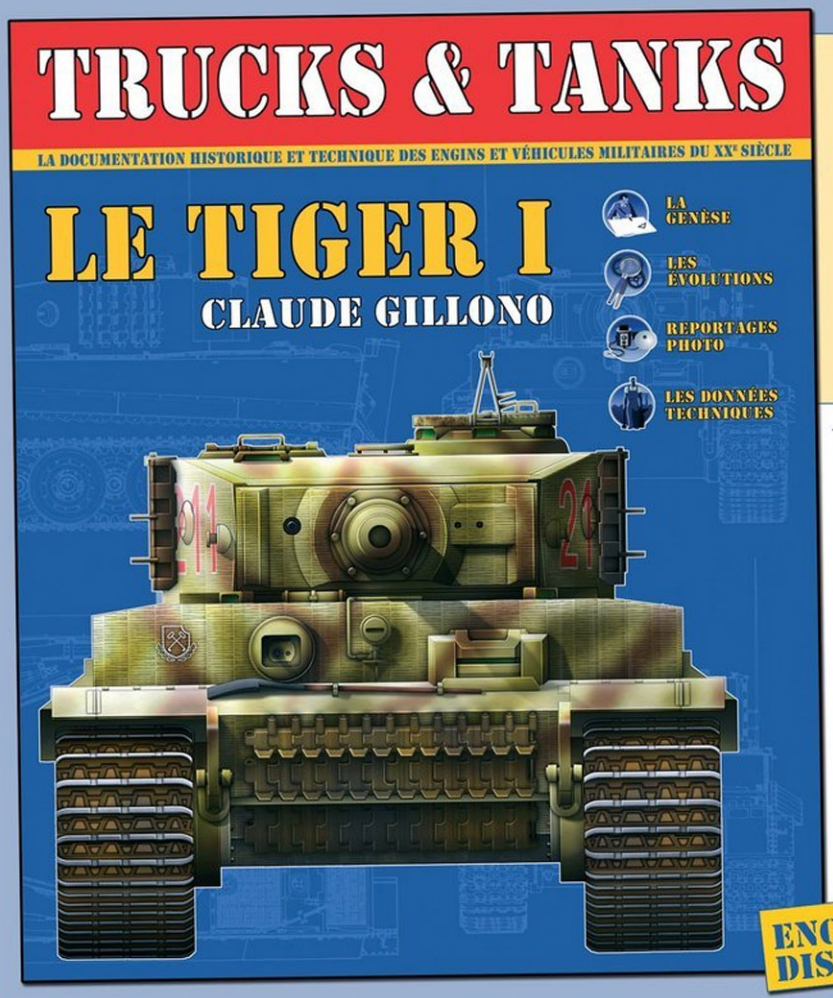
80 ***Fiche de lecture n°5* : « L'art de la guerre aérienne »**

- TEXTES EN FRANÇAIS
- FORMAT : 20x24CM
- 80 PAGES
- DOS CARRÉ COLLÉ
- 24 PROFILS
- PLANCHES DE MUNITIONS
- 12 PLANS QUATRE VUES
- 9 PLANS COMPLÉMENTAIRES
- 2 COUPES TECHNIQUES
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES

PLANS AU 1/48



ENCORE DISPONIBLE !

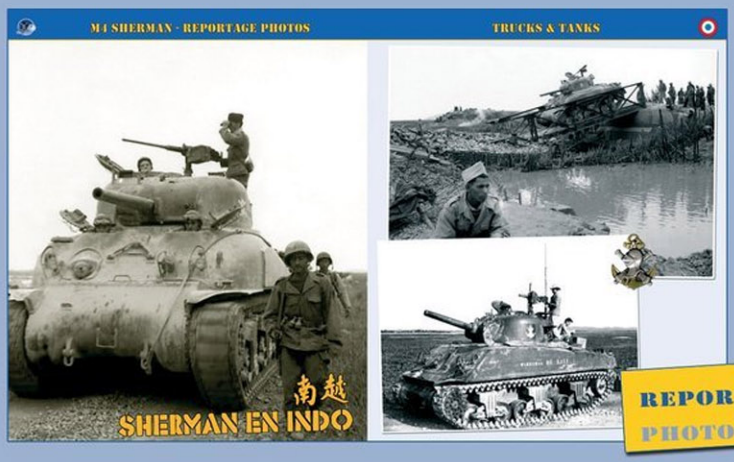


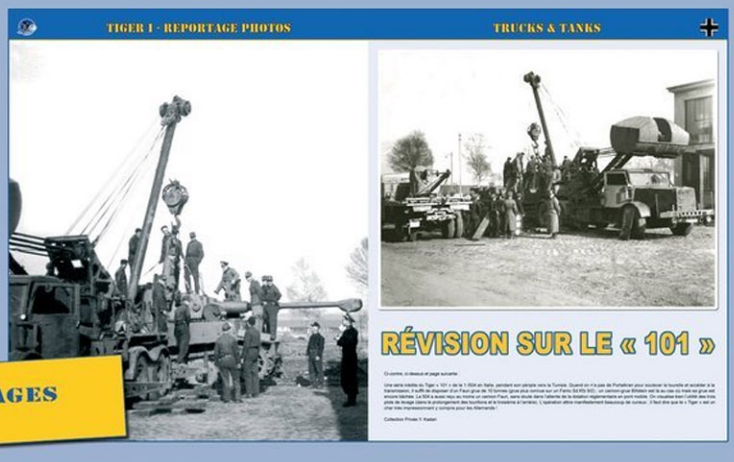
- TEXTES EN FRANÇAIS
- FORMAT : 20x24CM
- 80 PAGES
- DOS CARRÉ COLLÉ
- 20 PROFILS
- PLANCHES DE MUNITIONS
- 9 PLANS QUATRE VUES
- 3 PLANS COMPLÉMENTAIRES
- 1 COUPE TECHNIQUE
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES

PLANS AU 1/48

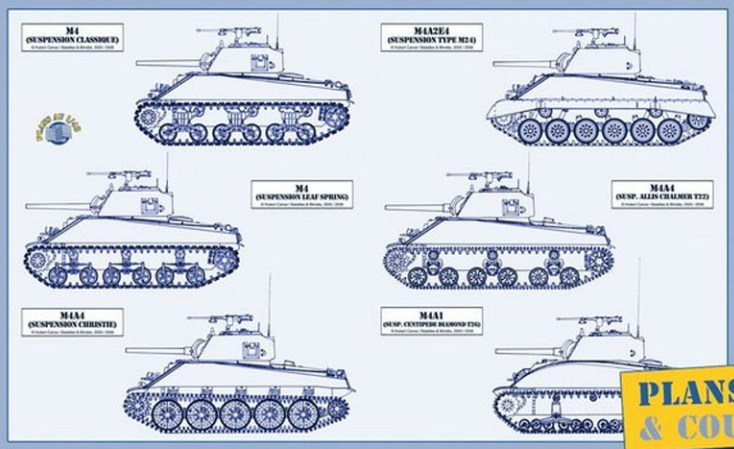
ENCORE DISPONIBLE !

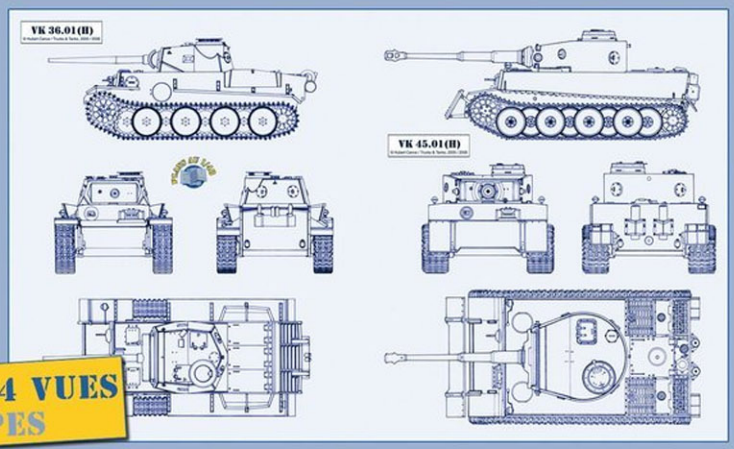
TRUCKS & TANKS



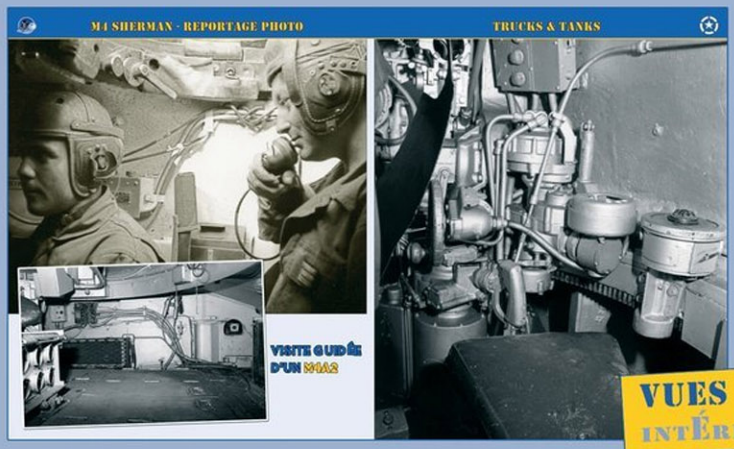


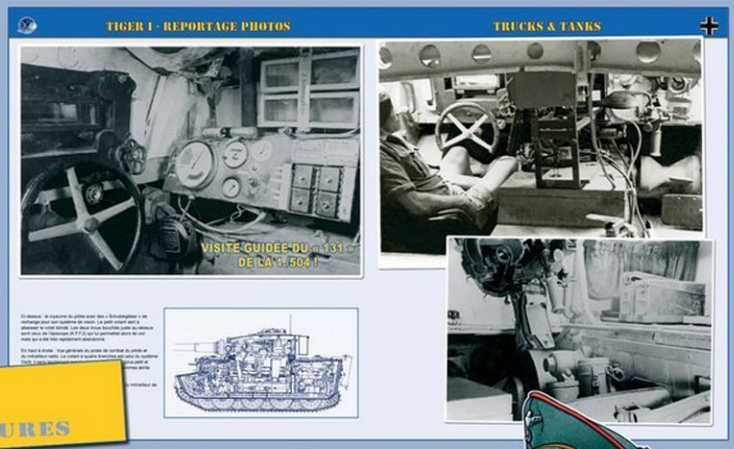
REPORTAGES PHOTO





PLANS 4 VUES & COUPES





VUES INTÉRIEURES

BON DE COMMANDE

Oui, je désire recevoir le(s) fascicule(s) de la toute nouvelle collection **Trucks and Tanks** coché(s) ci-dessous ! Chaque fascicule est vendu franco de port : **16.00 euros** pour la **France métropolitaine - 17,50 euros** pour l'**UE,** la **Suisse** et les **DOM-TOM - 19,00 euros** pour le **reste du monde**.

☐ Trucks and Tanks "M4 Sherman" ☐ Trucks and Tanks "Panzerkampfwagen VI Ausf. E - Tiger I"

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Ville : ..... Code postal : ..... Pays : .....

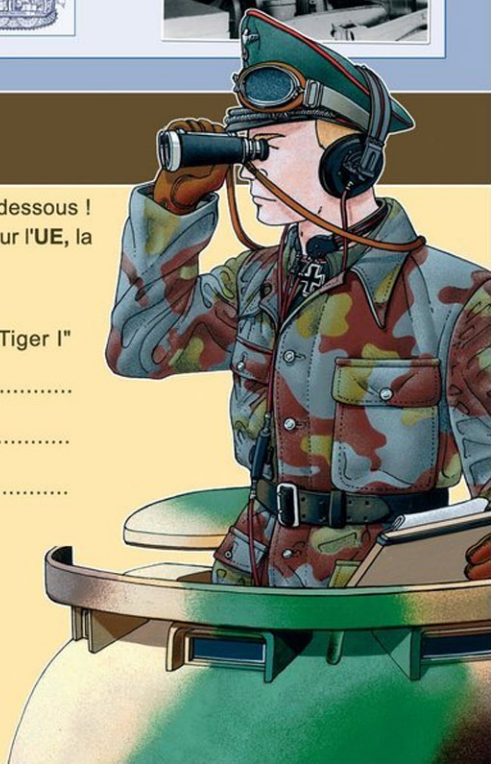
☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal ☐ Virement SWIFT (Merci de nous contacter)

☐ Carte Bleue (Visa/Mastercard) ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ...../..... Signature

Bon de commande à retourner à :
Caraktère SARL - Service Commercial - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille (France)

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



ROMMEL S'IMPOSE SUR LA MEUSE

PAR HUGUES WENKIN & YANNIS KADARI

Les historiens militaires considèrent que la bataille de Sedan a été décisive dans l'effondrement des Alliés au printemps 1940. Les combats pour cette ville, dont le nom sonne funestement pour les armées françaises depuis 1870, éclipsent cependant une autre victoire allemande sur la Meuse, celle d'Anhée. Au droit de cette petite ville mosane belge, dès le 12 mai, soit la veille de l'opération conduite par Guderian, le fleuve a déjà été franchi par les avant-gardes des *5.* et *7. Panzer-Divisionen*. Les répercussions de ce succès tactique sur le cours des événements ne seront pas moins importantes que la cuisante défaite subie par les Français à Sedan. D'ailleurs, la *7. Panzer-Division* progressera si vite qu'elle gagnera le surnom de « *Gespenster-Division* » ou « division fantôme » [À ne pas confondre avec la *11. Panzer-Division* de 1944 – NdlR]. La bataille d'Anhée représente également le premier combat d'Erwin Rommel en tant que chef d'une division de *Panzer*.

UN JEUNE CHEF POUR UNE JEUNE DIVISION

Durant l'entre-deux-guerres, le parcours de Rommel est celui d'un officier d'infanterie classique ne prêtant qu'une attention mesurée aux chars. Auprès de certains stratèges de la *Reichswehr* puis des *Wehrmacht*, dont Heinz Guderian, il passe même pour un personnage ayant des idées rétrogrades quant à l'utilisation des blindés.

Plus jeune, Rommel s'est rendu célèbre pendant la Première Guerre mondiale, sur le front italien, en 1917. Ses opérations ont alors été décrites comme un exemple de maîtrise et d'audace. Cet été là, les Italiens, alors alliés des Britanniques et des Français, lancent une série d'attaques contre les forces Austro-Hongroises. Comme à l'accoutumée pendant cette guerre de tranchées, les gains territoriaux sont modestes et les pertes immenses. Néanmoins, en septembre, le haut-commandement autrichien prend conscience du fait qu'il ne pourra plus contenir l'ennemi très longtemps. En conséquence, Vienne demande de l'aide à Berlin. Pas moins de sept divisions allemandes sont alors envoyées sur place par l'état-major du *Kaiser* Wilhelm II. Le 24 octobre, celles-ci constituent le fer de lance d'une offensive entrée dans l'Histoire sous le nom de bataille du Caporetto. La nouvelle méthode des corps francs et des troupes d'assaut [*Stosstruppen* – NdlR] y est utilisée. Il en résulte un immense désastre pour les armées transalpines. Reculant d'une centaine de kilomètres, elles sont rejetées sur la Piave, un cours d'eau passant à seulement trente kilomètres de Venise. Durant les trois premiers jours de l'opération, un jeune officier commandant un bataillon renforcé de mitrailleuses lourdes parvient à capturer neuf mille soldats italiens et cent cinquante officiers. En prime, il met la main sur plus de quatre-vingts canons. Cet intrépide qui, à la tête de ses hommes, aura réalisé une percée de vingt kilomètres ouvrant la route à la *12. Infanterie-Division* bavaroise, c'est bien évidemment Erwin Rommel. En novembre 1917, l'homme va de nouveau faire parler de lui en faisant une fois de plus preuve de témérité et d'audace. Chargé d'éclairer la marche d'une division autrichienne, il s'empare du bourg de Longarone au nez et à la barbe des défenseurs après avoir fait franchir à ses troupes les eaux glaciales de la Piave à l'aide de cordages. Lorsqu'il s'agira de traverser la Meuse, une vingtaine d'années plus tard, nous verrons que Rommel saura encore faire preuve de détermination et d'originalité dans ses choix tactiques.

De son expérience de la Grande Guerre, Erwin Rommel tire une doctrine qu'il expose dans un manuel intitulé « *Infanterie greift an* » [« Quand l'infanterie attaque » – NdlR]. Au fil des paragraphes, l'auteur s'y fait le chantre du débordement de l'ennemi par le biais de coups de force réalisés par des unités bien armées et surtout très mobiles. Remarqué par Hitler, cet ouvrage est publié dans une édition populaire tirée à quatre cent mille exemplaires. Conseillé par les cadres des *Hitlerjugend*, « *Infanterie greift an* » devient le livre de chevet de plus d'un jeune Allemand. Le futur « Renard du Désert » vient de se faire un nom. D'ailleurs, d'une certaine manière, ses écrits préfaceront sa légende personnelle. Prenant la tête du *Führer-Begleit-Bataillon* [unité chargée de la protection du *Reichskanzler* – NdlR], il entre dans la sphère des proches collaborateurs du *Führer*. À cette époque, il est considéré par ses pairs comme un spécialiste de l'infanterie ignorant tout ou presque des *Panzer*. Le jugement est *a priori* sans appel, au point que, dans un premier temps, l'homme est pressenti pour prendre le commandement d'une *Gebirgs-Division*, une affectation somme toute logique compte tenu de son expérience de 1917 dans les Alpes autrichiennes et les montagnes italiennes. Pourtant, lorsque Rommel voit à l'œuvre les masses blindées en Pologne, il ne lui faut que peu de temps pour se persuader de l'extraordinaire potentiel du moteur. Son intérêt pour la guerre mécanisée est de plus en plus tangible. Promu *Generalmajor*, Rommel devient *Kommandeur* de la toute nouvelle *7. Panzer-Division*. Dans leurs écrits, d'aucuns indiquent qu'il aurait été imposé au commandement de cette unité par le chancelier du *Reich*. Il faut

Si Erich von Manstein est le principal instigateur du *Fall Gelb*, le *Generaloberst* Heinz Guderian sera l'un de ses plus brillants exécutants, parvenant notamment à percer les lignes françaises à Sedan. On voit ici Guderian lors de la campagne de France, à bord d'un *Sd.Kfz 251* très largement pourvu en matériels radio. L'utilisation de ces moyens de communication modernes doublée d'une certaine souplesse opérationnelle à l'échelle divisionnaire sera l'un des secrets ce que les journalistes britanniques baptiseront plus tard la « *Blitzkrieg* ». Comme Guderian, Rommel saura parfaitement bien mettre en application la théorie de la « guerre-éclair ».

Bundersarchiv

préciser que ces assertions sont à mettre au crédit d'historiens militaires britanniques, dont Liddell-Hart, et que les archives allemandes, elles, sont muettes à ce sujet. Concrètement, peu de choses indiquent qu'Hitler serait effectivement intervenu auprès de l'*Oberkommando des Heeres* pour propulser Rommel à la tête d'une *Panzer-Division*. En tout état de cause, le 5 février 1940, celui-ci remplace le *General der Kavallerie* Georg Stumme qui, de son côté, prend le commandement du *XXXX. Armeekorps*. En 1942-43, Stumme et Rommel se retrouveront, en Afrique, au sein de la *Panzerarmee Afrika*.

L'unité de chars confiée à Rommel en 1940 a pour origine la *2. leichte Division*. Lors de sa création en novembre 1938, celle-ci réunissait deux *Kavallerie-Schützen-Regimenter (mot.)*, les *6* et *7*, ainsi que la *Panzer-Abteilung 66* équipée de *Panzer I* et *II*. L'appui était fourni par les vingt-quatre obusiers de 10,5cm de l'*Artillerie-Regiment 78*. Quant aux missions d'éclairage au profit de la division, elles étaient conduites par les motocyclistes et les automitrailleuses de l'*Aufklärungs-Regiment (mot.) 7*. Jugées inadaptées aux futures opérations mécanisées à l'Ouest, notamment à cause de leur manque de puissance de feu, les *leichte Divisionen* disparaissent à l'issue de la campagne de Pologne pour renaître de leurs cendres sous la forme de *Panzer-Divisionen*. Ainsi, le 18 octobre 1939, la *2. leichte Division* devient la *7. Panzer-Division*. Le remplacement des chars les plus légers par des *Panzer 38(t)* constitue l'un des changements qualitatifs de l'évolution de la division. D'ailleurs, cet engin de bonne facture, bonus de l'annexion des Sudètes et du démantèlement de la Tchécoslovaquie, continuera à être produit jusqu'en 1942 au sein des usines CKD pour le compte du *Heereswaffenamt*. Largement supérieur aux *Panzer I* et *II*, son canon de 37mm lui octroie une puissance de feu équivalente à celle du *Panzer III* de première génération, tout en affichant une mobilité supérieure. Son entrée en dotation améliore sensiblement le potentiel offensif de la *7. Panzer-Division*. Toutefois, comme il n'est livré à l'unité de Rommel qu'à partir de février 1940, de nombreux *Panzer I* et *II* seront encore alignés par la « *Gespenster-Division* » au moment de l'assaut sur la Belgique. Dans un registre similaire, toujours en prévision de la *Westfeldzug* [Campagne à l'Ouest – NdlR], le *Schützen-Regiment 7* a lui aussi été renforcé par l'incorporation dans ses rangs de la *schwere Infanterie-Geschütz-Kompanie 705*, une unité équipée d'automoteurs de 15cm sur châssis de *Panzer I Ausf. B* [*15cm sIG33 (sf)* – NdlR]. Bien qu'apparaissant comme des « bricolages », ces machines permettent aux fantassins de bénéficier d'appuis directs ou indirects, ce sans les délais de la mise en batterie des pièces tractées. Une fois encore, mobilité, souplesse et fluidité dans la manœuvre sont au cœur de la logique martiale allemande.

Au final, à l'aube du 10 mai 1940, la *7. Panzer-Division* aligne deux cent vingt-cinq chars : 34 *Panzer I*, 68 *Panzer II*, 91 *Panzer 38(t)*, 24 *Begleitwagen* ou *Panzer IV* et 8 *Befehlpanzer*. Son ossature blindée est formée par le *Panzer-Regiment 25*, lui-même constitué de trois *Panzer-Abteilungen* dont la *Panzer-Abteilung 66* qui, historiquement, était l'unité de chars de la défunte *2. leichte Division*. À la tête de ce régiment, on retrouve l'*Oberst* Karl Rothenburg, un spécialiste de la *Panzerwaffe* doublé d'un tacticien hors pair. L'homme apportera une aide précieuse à Erwin Rommel tout au long de la campagne de France ; à noter, d'ailleurs, que l'un et l'autre avaient été décorés de l'Ordre Pour le Mérite lors la Der des Ders. L'infanterie motorisée est fournie par la *Schützen-Brigade 7* qui coiffe les *Schützen-Regimenter 6* et *7*. La reconnaissance est assurée par le *Kradschützen-Bataillon 7* équipé de motocyclettes, de side-cars et de véhicules légers ainsi que par les blindés à roue de l'*Aufklärungs-Abteilung 37*. Pour le reste, les unités d'appui et de soutien se déclinent comme suit : *Artillerie-Regiment 78*, *Panzerjäger-Abteilung 42* pour les antichars, *Pionier-Bataillon 58* dont le rôle joué lors du franchissement de la Meuse sera de première importance, *Nachrichten-Abteilung 83* pour les transmissions et *Versorgungstruppen 58* (ravitaillement, trains de combat, service de santé, etc.). Deux unités antiaériennes protègent la division des velléités des aviateurs ennemis. L'une

est organique, la *leichte Flak-Abteilung 59 (mot.)*, tandis que l'autre est rattachée à la division pour le temps des opérations ; il s'agit de la *leichte Flak-Abteilung 86 (mot.)* renforcée par une batterie de 8,8cm du *Flak-Regiment 23*. Enfin, Rommel peut compter sur quelques Fieseler-Storch Fi-156 de la *1.(H)/11*, des « mouchards » directement placés sous ses ordres et qui auront pour mission de renseigner le *Generalmajor* sur le dispositif et les mouvements adverses. Pendant les mois qui précèdent l'invasion, notre homme entraîne intensément ses unités dans le but de développer leur cohésion ; rappelons que l'ensemble vient à peine d'être transformé en *Panzer-Division*. Il en profite aussi pour se perfectionner en ce qui concerne le combat de chars. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'assisté de Rothenburg, il apprend vite, très vite même. En un temps remarquablement bref, Rommel fait de son unité un puissant outil prêt à frapper ses adversaires.

« PORTES OUVERTES » DANS LES ARDENNES

Les *5.* et *7. Panzer-Divisionen*, rattachées au *XV. Armeekorps (mot.)* – ou *Gruppe* Hoth car aux ordres du *Generaloberst* Hermann Hoth – entrent en Belgique le 10 mai 1940 à 5h32. Leur mission est de rejoindre puis de traverser la Meuse entre Dinant et Namur, au plus tard le 14 mai. Idem pour le *XIX. Armeekorps (mot.)* du *Generaloberst* Heinz Guderian qui, de son côté, marche vers Sedan. Dans ces opérations, la vitesse est une condition *sine qua non* de réussite. En effet, craignant la réédition du plan Schlieffen de 1914, le général Gamelin, dont le quartier général est installé à Vincennes, envoie la majeure partie des ses meilleures troupes vers la Belgique et la Hollande, à la rencontre des Allemands. C'est la manœuvre « Dyle-Breda ». Non seulement cette réaction française est prévue par le *Fall Gelb*, le plan stratégique signé par Erich von Manstein, qui occupe alors les fonctions de chef d'état-major de von Rundstedt, mais, qui plus est, elle est souhaitée ! Et pour mieux la provoquer, l'Armée allemande lance à grands renforts de Stuka sa première poussée vers le nord de la Belgique afin d'y attirer et d'y fixer le gros des forces alliées. La diversion étant en place, dans le même temps, un immense conglomérat mécanisé totalisant des milliers d'engins et de véhicules doit se frayer un chemin dans les Ardennes belges afin de déboucher sur les rives de la Meuse. Une fois le fleuve franchi et la percée obtenue, la mission des *Panzer* est d'exploiter vers la mer du Nord pour prendre à revers la masse de manœuvre alliée, ce avant que l'état-major français ne prenne conscience de son erreur. Sur le papier, ce « coup de faux » ou « *Sichelschnitt* » doit être fatal aux Alliés. Sur le terrain, il le sera bel et bien tant le trompe-l'œil de von Manstein aura été parfaitement bien pensé. En une dizaine de jours seulement, malgré le courage des combattants alliés, l'effondrement des armées belges, françaises et britanniques prises dans la nasse allemande sera avéré.

Pourtant, le flanc droit du dispositif allié n'est pas dégarni. Il est en effet prévu que, dès que les Allemands passeront à l'offensive, un front français continu soit constitué à l'extrémité ouest de la ligne Maginot, le long de la Meuse, derrière le massif forestier ardennais. Pourquoi ce délai ? Parce que la Belgique tient à sa

Ce cliché n'a pas été pris dans les Ardennes belges mais au-delà de la Meuse, sur la route conduisant les *Panzer* de Rommel depuis Morville jusqu'à la périphérie de Philippeville. Il s'agit d'engins appartenant à une DLC (la 1e ou bien la 4e), les fameuses divisions « Pétrole-Picotin », chargées par l'état-major français d'établir un écran protecteur devant permettre à la 9e Armée de gagner la Meuse. Le camion est un Renault AGR de 3,5 tonnes tandis que le semi-chenillé est un Citroën-Kégresse P19 ; cette variante est d'ailleurs particulièrement intéressante puisqu'elle présente le montage d'un canon antichar de 25mm propre aux unités de Dragons Portés.

Bundersarchiv

Mai 1940, une colonne mécanisée allemande se fraye un chemin dans les rues d'un bourg ardennais. De toute évidence, « on » a cherché à ralentir le flot des blindés allemands en établissant un barrage fait de bric et de broc au niveau d'un goulot d'étranglement. Le char est bien évidemment un *Panzer IV Ausf. D*, aisément reconnaissable à l'avant de son compartiment de combat, le poste du radio et mitrailleur de caisse étant très en recul par rapport à celui du pilote. On notera aussi le signe d'identification à l'attention des pilotes de la *Luftwaffe*, le *Swastika*, peint en blanc sur le capot de la *PKW* de gauche.

Coll. Y. Kadari

Nous voici au cœur des Ardennes belges en mai 1940, en compagnie d'une colonne mécanisée allemande. La numérotation tactique visible sur la tourelle du *Panzer II* nous indique néanmoins que nous ne sommes pas avec la *7. Panzer-Division* de Rommel puisque les chars de ce dernier étaient reconnaissables à leurs grands chiffres peints en rouge avec liseré blanc.

Coll. Y. Kadari

neutralité et qu'elle refuse à la France l'autorisation de déployer préventivement ses troupes Outre-Quiévrain. Mais qu'importe car, dans tous les cas de figure, les officiers d'état-major français estiment qu'une attaque allemande provenant de ce secteur ne pourrait survenir au plus tôt qu'au dixième jour des hostilités. En cela, ils raisonnent avec des données datant de la Grande Guerre. Selon les standards d'analyse en vigueur dans l'armée française de 1940, pour obtenir une percée, il faut concentrer des troupes d'assaut, constituer des réserves, amener et mettre à pied d'œuvre de l'artillerie, préparer des stocks de munitions, etc. Or, cela prendra au minimum dix jours. Conclusion ? Aucun danger sur la Meuse avant le 20 mai. Et si, par malheur pour lui, le « Boche » pointe tout de même le bout de son nez sur les rives du fleuve, il sera bien reçu ! Malheureusement pour les Alliés, la mobilité des *Panzer* réunis au sein de grandes unités autonomes rend caduques ces « belles » théories héritées de 1914-18. Ainsi, avant même que les premiers combats n'aient eu lieu, les généraux français, Gamelin en tête, ont déjà perdu la plus importante des batailles, celle de l'intellect. Dans la partie d'échecs qui se jouera en 1940, des Ardennes à la mer, Berlin aura toujours deux voire trois coups d'avance sur Paris, déplaçant ses pièces maîtresses, dont Rommel et sa division, avec ruse et audace. Dans de telles circonstances, le mat sera imparable.

En deux jours, les 11 et 12 mai, les 1e et 4e Divisions Légères de Cavalerie (DLC) françaises lancées dans le massif ardennais sont bousculées par les avant-gardes allemandes avant d'être contraintes de tourner bride vers la Meuse. Ces DLC ont reçu pour mission de créer un écran défensif face à l'ennemi, le temps pour les divisions françaises de la 9e Armée (général Corap), dont la 18e Division d'Infanterie (général Duffet) et la 5e Division d'Infanterie Motorisée (général Boucher), de se porter sur la rive occidentale du fleuve pour s'y déployer. L'idée en tant que telle n'est certes pas mauvaise mais la structure mixte de ces unités, cavalerie montée et éléments motorisés – composition dichotomique qui leur vaudra d'ailleurs le sobriquet de divisions « Pétrole-Picotin » – n'en fait pas, loin s'en faut, les plus aptes à affronter des *Panzer-Divisionen* totalisant plus de deux cents chars chacune ! Rappelons que l'unique Brigade Légère Motorisée d'une DLC ne totalisait, en théorie, que seize chars légers, seize AMD et une vingtaine d'AMR. C'est donc logiquement que, dès le 12 mai au soir, les éléments de pointe de la *5. Panzer-Division* du *Generalleutnant* von Hartlieb-Walsporn abordent la Meuse et donnent leurs premiers coups de sonde dans un dispositif français qui est encore en cours d'installation. Ironiquement, la rapidité de la manœuvre des « mécanisés » d'Hermann Hoth a sensiblement été accrue par les ordres donnés aux Chasseurs Ardennais par l'état-major belge. Considérés comme des fantassins d'élite, l'idée est de les préserver pour les batailles à venir. Devant éviter le contact avec l'ennemi, dans une logique préventive, ils doivent simplement procéder à des destructions de ponts et de voiries avant de se replier au-delà de la Meuse. Malheureusement, Bruxelles surestime très largement les effets retardateurs provoqués par ces bouchons antichars sur la progression des *Panzer*. Pourquoi ? Car un obstacle quel qu'il soit n'est efficace que s'il est âprement défendu. Or, nous le savons, ce n'est pas le cas. Voici un extrait des célèbres « carnets de Rommel », quelques lignes dans lesquelles l'Allemand décrit les obstacles et autres abatis rencontrés par sa *7. Panzer-Division* : « *Dans le secteur assigné à ma division, l'ennemi avait depuis des mois, préparé des obstacles de toutes sortes. Toutes les routes et tous les chemins forestiers avaient été coupés par des barricades fixes et des mines avaient creusé de profonds cratères dans les routes principales. Cependant, la plupart des barricades étaient laissées sans défense par les troupes belges ; c'est ainsi que rares furent les endroits où ma division dut subir des arrêts de quelque durée. Nous pûmes éviter beaucoup de ces barricades en passant à côté ou en prenant des routes latérales. Autrement, tout le monde se mettait à la destruction de l'obstacle et la route était bientôt dégagée.* »
Ainsi, en se retirant, les régiments de Chasseurs Ardennais

ouvrent une première brèche dans le flanc allié, facilitant par là même le bon déroulement du *Fall Gelb*. C'est la principale erreur des stratèges belges pendant la campagne. À leur décharge, il convient de préciser que cette décision avait été prise en concertation et avec l'accord du généralissime français.

QUI OSE GAGNE !

Sous l'impulsion de son chef qui ne cesse de parcourir les axes empruntés par ses chars et d'encourager ses équipages, la *7. Panzer-Division*, forte d'un seul *Panzer-Regiment*, attaque avec un tel allant qu'elle devance sensiblement la *5. Panzer-Division*. Au matin du 12 mai, pour renforcer son fer de lance, son « *Schwerpunkt* », Hoth décide de ponctuellement mettre aux ordres de Rommel le *Panzer-Regiment 31*, ne laissant que le *Panzer-Regiment 15* à von Hartlieb-Walsporn. Très vite, les chars arrivent à proximité du bourg d'Yvoir où des appareils de la *Luftwaffe* signalent que le pont est encore intact et praticable pour des véhicules lourds. Cet ouvrage d'art permet en effet aux éléments de la 4e Division Légère de Cavalerie de se replier sur la rive « alliée » du fleuve. Une reconnaissance en force est lancée par les Allemands en vue de se saisir de l'objectif. La destruction de la passerelle est sous la responsabilité d'un lieutenant belge nommé de Wispelaere. L'homme attend la dernière minute pour mettre à feu son dispositif. Malheureusement, l'allumage électrique tombe en panne au moment où deux automitrailleuses allemandes, couvertes par trois *Panzer*, avancent sur le pont. Sous les tirs ennemis, le Belge s'élance pour actionner manuellement la charge. Le pont saute *in extremis*, emportant avec lui les engins imprudemment engagés sur son tablier. Une poignée de secondes plus tard, de Wispelaere meurt en héros au moment où il cherchait à rejoindre son abri.

Trois kilomètres en amont, un détachement de motocyclistes du *Panzer-Regiment 31* découvre une écluse en parfait état. Il s'agit de la n°5, près du village de Houx. De peur que le niveau des eaux ne descende trop bas, elle n'a pas été détruite par le génie français arrivé sur place peu de temps auparavant [Sur les conseils d'un officier belge qui avait affirmé que « *sa destruction ferait apparaître des gués dont profiterait l'ennemi* » – NdlR]. Cette écluse est construite sur une petite île où, d'ailleurs, les Allemands étaient déjà passés en 1914. *Bis repetita placent*... Il existe une passerelle à cet endroit. Cette dernière, à la surprise des Allemands, n'est barrée que par quelques barbelés ; ni pièges, ni mines n'ont encore été disposés. Attendant la tombée de la nuit, les motocyclistes tentent de traverser à pied, en file indienne. Ils sont persuadés que d'ici peu de temps, ils seront accrochés par l'ennemi certainement embusqué dans le secteur. Pourtant, rien ne vient. Arrivés sur l'île, circonspects, les *Landser* prennent position dans le bosquet qui la recouvre. Après avoir fait le point et rendu compte à leur hiérarchie, ils terminent la traversée du fleuve en catimini. À 23h00, en ce 12 mai 1940, ils sont les premiers soldats de la *Heeresgruppe A* à avoir franchi la Meuse. Ce détachement a quarante-huit heures d'avance sur l'horaire allemand et huit jours d'avance sur les projections françaises les plus pessimistes ! À lui seul, ce fait suffit à expliquer la surprise du côté français. Et si ces motocyclistes sont peu nombreux, ils n'en constituent pas moins une tête de pont qui ne cessera de s'agrandir au cours des heures suivantes. Dans la nuit du 12 au 13 mai, empruntant le même passage, dans des conditions identiques à celles de leurs prédécesseurs, trois bataillons de fusiliers de la *5. Panzer-Division* commenceront à s'enfoncer vers les lignes françaises. Parvenus sur la rive « alliée » de la Meuse, un combat acharné s'ensuivra avec un bataillon du 39e Régiment d'Infanterie qui ne cédera que sous le nombre. Malgré l'abnégation des fantassins français, le mal venait d'être fait.

Du côté des soldats de la *7. Panzer-Division*, le secteur leur ayant été assigné n'a pas de passerelle propitiatoire à l'invasion de la rive ouest. Aussi, c'est à l'aide de canots d'assaut qu'ils tentent la traversée au petit matin du 13 mai. Face à eux se dressent les parois rocheuses de Bouvignes, du haut desquelles deux bataillons des 66e et 77e Régiments de la 18e Division d'Infanterie peuvent les arroser avec leurs armes automatiques. Arrêtons-nous quelques instants sur cette grande unité française

Tirée de l'album d'un Ancien de la *5. Panzer-Division* cette photo porte à son dos la légende manuscrite suivante : « Automitrailleuse française détruite dans les Ardennes, mai 1940 ». Difficile de faire plus succinct ! Faute de pouvoir lire l'immatriculation de cette Automitrailleuse de Découverte (AMD) Panhard modèle 1935 (Voiture spéciale 178) ou bien d'y découvrir un quelconque insigne, nous ne pourrons guère faire mieux que le premier propriétaire de ce cliché... Simplement, est-il utile de préciser que les AMD 35 équipaient les Régiments d'Automitrailleuses des DLC. Celle-ci pourrait donc avoir appartenu au 1e RAM (1e DLC) ou bien au 4e RAM (4e DLC). Rappelons aussi que la « panpan » était sans conteste l'un des meilleurs véhicule de combat blindés alors en dotation dans l'Armée française.

Coll. J. Wilhelm

Bonus de l'annexion des Sudètes et du démantèlement de la Tchécoslovaquie, le *Panzer 38(t)* va équiper en grand nombre la *7. Panzer-Division*. Si le char en tant que tel sera produit par CKD jusqu'en 1942 pour le compte de l'Allemagne, ce en différentes versions, son châssis (modifié) sortira des chaînes de montage tchèques jusqu'à la fin de la guerre, notamment pour être transformé en chasseurs de chars. On voit ici des machines de la *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 25* en train d'attendre pour franchir la Meuse sur des bacs motorisés. Grands chiffres rouges à liseré blanc et insigne tactique de la *7. Panzer-Regiment* permettent d'identifier ces chars avec certitude comme étant des éléments de la division du *Generalmajor* Rommel.

Bundersarchiv

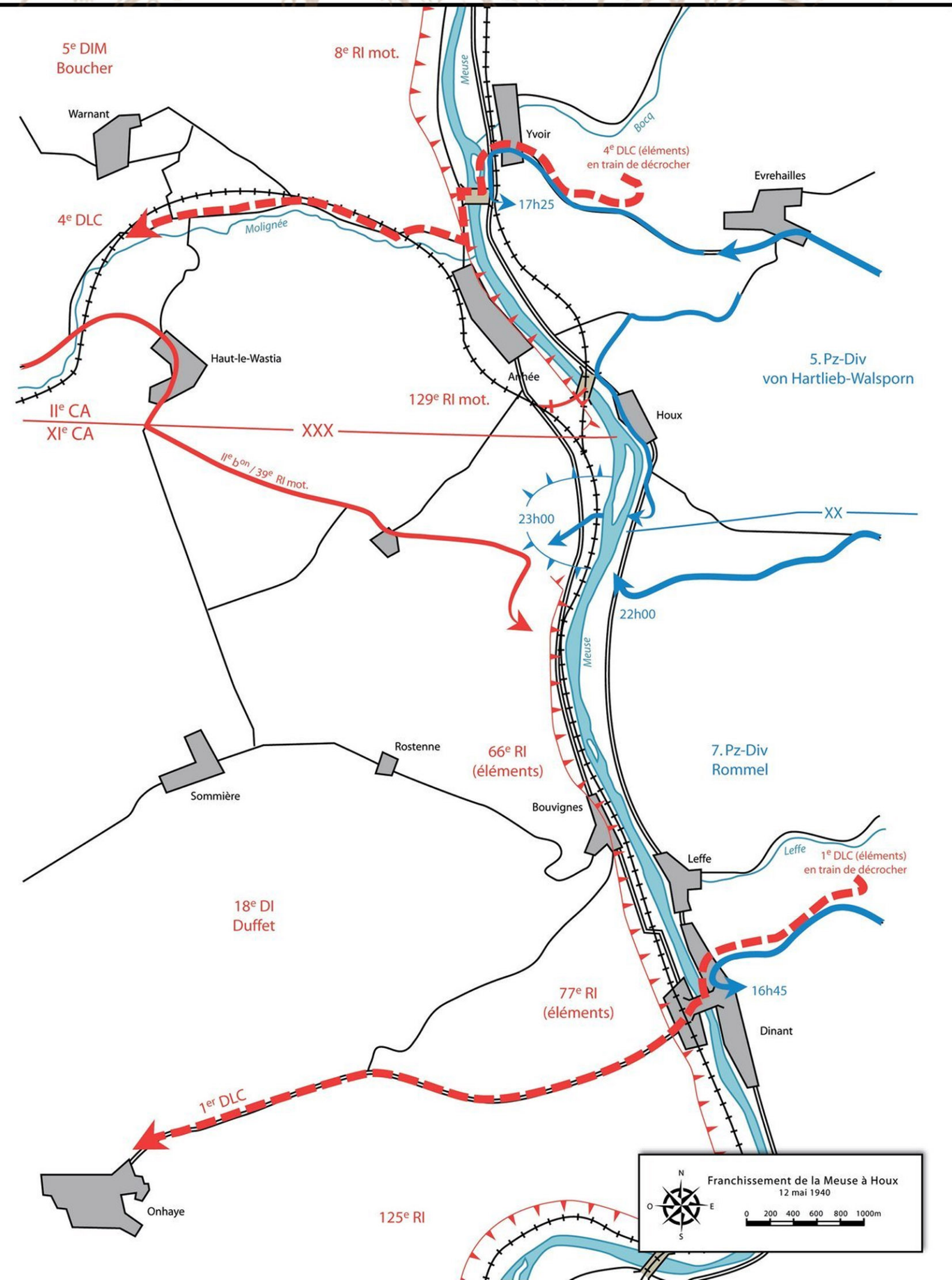
qui sera, en partie, l'adversaire de Rommel sur la Meuse. Le moins que l'on puisse en dire, c'est qu'elle n'est certainement pas parmi les divisions les mieux loties de l'Armée française de 1940 ! Tenant un front d'une vingtaine de kilomètres entre Houx et Hastière [Les règlements militaires de l'époque indiquent qu'une Division d'Infanterie peut tenir un front large de cinq à dix kilomètres maximum – NdlR], elle dispose d'un parc automobile réduit à une peau de chagrin. Seuls deux de ses bataillons d'infanterie, formés de réservistes, ont pu se porter sur la Meuse en camions et dans les temps prévus par le calendrier de la manœuvre « Dyle-Breda ». Les sept autres arriveront à marche forcée entre les 12 et 14 mai, épuisés par d'harassantes journées sous le soleil et les *Stuka*. Et les tracas du général Duffet, qui rentre en catastrophe de permission le 11, ne s'arrêtent pas là. Il lui manque en effet plus de 50% de ses pièces antichars de 25mm, 40% de ses véhicules à moteur et plus de la moitié de ses obus de 75mm pour son artillerie hippomobile. Pis encore, cette dernière accuse un déficit de plusieurs centaines de chevaux ! Quant aux liaisons entre les différentes unités, elles sont assurées par des estafettes disposant en tout et pour tout de… trois motos au lieu de la vingtaine prévue par la dotation réglementaire ! On le voit, la 18e DI est loin d'atteindre son potentiel de combat au point que son « patron » déclarera au général Corap, en visite à son PC dans l'après-midi du 11, que la « *situation est loin d'être brillante et qu'il faudra au minimum trois à quatre jours pour que les choses commencent à s'améliorer* ». L'état de la 18e DI, même assortie d'un régiment d'engagés provenant de la 5e DIM et renforcée par des éléments des 1e et 4e DLC, est d'autant plus inquiétant que c'est elle qui va subir de plein fouet le choc de la *7. Panzer-Division* engagée sur la Meuse.

Afin de pallier le manque de fumigènes, Rommel va ordonner que les maisons de Bouvignes soient incendiées afin de camoufler les troupes cherchant à franchir la Meuse.

Bundersarchiv

ROMMEL MET LA MAIN À LA PÂTE

L'entreprise allemande n'en est pas moins périlleuse et peut tourner au désastre si Rommel perd trop de temps à « sauter » la Meuse. En effet, n'oublions pas qu'en vertu du déroulé de « Dyle-Breda », chaque jour qui passe renforce les troupes françaises engagées en Belgique. En résumé, la montre joue contre Rommel et les siens. Helmut Gutzschhahn, jeune officier à la *7. Panzer-Division*, nous explique en partie les difficultés auxquelles ses camarades et lui sont confrontés : « *Dès le 12 au*


5e DIM
Boucher
8e RI mot.
Meuse
Warnant
Yvoir
Bocq
4e DLC (éléments)
en train de décrocher
Evrehailles
17h25
4e DLC
Molignée
Haut-le-Wastia
Anhée
5. Pz-Div
von Hartlieb-Walsporn
129e RI mot.
Houx
IIe CA
XIe CA
XXX
IIe bon / 39e RI mot.
23h00
XX
22h00
Meuse
Rostenne
66e RI
(éléments)
7. Pz-Div
Rommel
Sommière
Bouvignes
Leffe
Leffe
1e DLC (éléments)
en train de décrocher
18e DI
Duffet
77e RI
(éléments)
16h45
Dinant
1er DLC
Onhaye
125e RI
Franchissement de la Meuse à Houx
12 mai 1940
N
O
E
S
0 200 400 600 800 1000m

Un *Panzer II Ausf. c, A, B* ou bien *C* (plus que difficile à identifier avec certitude sous cet angle !) franchit la Meuse dans le secteur de Dinant à bord d'une portière poussée par une barque motorisée. Le char fait partie de la *Stab* de la *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 25*. On notera les fagots de bois embarqués sur le blindé par son équipage, vraisemblablement en prévision de l'accostage de la rive boueuse du grand fleuve.

Bundersarchiv

soir, notre avant-garde atteint Dinant et la rive de la Meuse. À 19h00, accompagné d'un commando de reconnaissance, je descends la pente qui conduit au fleuve. Nous sommes à Leffe, au nord de Dinant. L'ennemi semble ne pas nous avoir vus. J'estime tout de suite que l'attaque ne sera pas simple. Les versants sont rudes. Le fleuve est large. Les ponts de Dinant et de Leffe ont été détruits et, sur l'autre rive, il y a le village de Bouvignes. Et puis, plus haut, les ruines d'un vieux château. Chaque maison, chaque mur, chaque rocher, le clocher de l'église et le remblai de la voie ferrée aussi peuvent camoufler des tireurs. Et nous, avec nos canots gonflables nous formons des cibles faciles. On décide de tenter le passage dans la grisaille de l'aube. À 4h30, les tirs d'artillerie commencent. Notre 7. Kompanie *est prête mais pas les radeaux gonflables. Il faut attendre une heure de plus. C'est terrible, parce que, pendant ce temps perdu, l'ennemi doit avoir tout compris de notre manœuvre. Pourtant, le* Leutnant *Tupfer décide de passer quand même et, miracle, il réussit. J'écris alors dans le journal de bord du bataillon :* » À 6h15. Au prix de pertes importantes, nous sommes parvenus à faire traverser une petite compagnie. Une partie des canots gonflables, crevés par balles, jonchent la rive opposée… La traversée va bientôt être impossible ».

Au matin du 13 mai, quelle est la situation de la 18e Division d'Infanterie confrontée aux premiers assauts de la *7. Panzer-Division* ? Entre autres choses, il lui manque encore quatre de ses bataillons de réservistes. Progressant sur les routes belges, ils arriveront après la bataille sur le fleuve. Le 66e RI, qui garde les accès du secteur s'étendant de Grange à Bouvignes, n'est qu'aux deux tiers de ses effectifs. Quant au 77e, qui protège les points de passage près de Dinant, il n'aligne que deux de ses trois bataillons. Les réserves divisionnaires s'élèvent à deux compagnies. Et encore, ces dernières sont privées de leurs armes collectives d'infanterie car elles ont été mises en batterie afin de battre le cours d'eau de leurs feux. Certes, pour prêter main forte à la division Duffet, la 1e DLC a maintenu quelques-uns de ses éléments sur zone, dont une poignée de chars Hotchkiss et deux groupes d'artillerie, mais l'ensemble demeure insuffisant pour stopper une *Panzer-Division* qui, *a priori*, semble être bien plus gênée par la barrière naturelle que représente la Meuse que par les mesures défensives françaises. Et ce n'est pas le lieutenant-colonel de Gouvello, chef d'état-major de la 18e DI, qui nous contredira sur ce point. Le 11, il écrivait encore : « *Si les Allemands attaquent dès leur arrivée sur la Meuse, soit dans la nuit du 12 au 13, soit, au mieux, le 13, la division sera prise en flagrant délit de manœuvre, non regroupée. Le front est très insuffisamment garni d'effectifs, dont une bonne partie est éreintée. Derrière ce front qui ne comporte aucune profondeur, le général ne dispose d'aucune réserve.* »

Pourtant, malgré la faiblesse des unités françaises, une violente bataille va avoir lieu sur les points de passage de la *7. Panzer-Division*. Plusieurs tentatives allemandes de franchissement en force se soldent par des échecs coûteux en vies humaines. Sur la rive occidentale, le *Leutnant* Tupfer et ses hommes, passés aux premières heures du jour, sont isolés. Leur résistance commence même à donner des signes de faiblesse. Dans ses carnets, Rommel confirme que la crise est grave. Confronté à cette situation difficile, il décide d'agir et de prendre les choses en mains dès le milieu de la journée. Dénué d'obus fumigènes, il fait mettre le feu à des maisons pour créer les écrans de fumée nécessaires à la couverture ses troupes. Fort de son expérience dans les corps francs, il se glisse alors dans la peau d'un chef de groupe, comme jadis, pendant la bataille du Caporetto : «*Je pris personnellement le commandement du* II./Schützen-Regiment 7 *et dirigeai moi-même les opérations pendant quelque temps. Accompagné du* Leutnant *Most, je passai la Meuse dans l'un des premiers bateaux et je rejoignis immédiatement la compagnie*

qui avait traversé dès le petit matin. De son poste de commandement, nous constations l'avance rapide des compagnies Enkefort et Lichter. Je me dirigeai alors au nord, le long d'un ravin profond, vers la compagnie Enkefort. Comme j'y arrivais, on reçut un message : « Chars ennemis devant ». La compagnie n'avait pas d'armes antichars et je donnai donc l'ordre d'ouvrir le feu le plus tôt possible avec les armes portatives, sur quoi nous vîmes les chars se retirer dans une dépression à un millier de mètres au nord-ouest de Leffe. De nombreux isolés français arrivèrent à travers les fourrés et déposèrent lentement leurs armes. Je retournai à la Meuse avec Most et me fis transporter sur l'autre rive, où je me dirigeai au nord avec un char et un camion-radio vers le point de traversée du Schützen-Regiment 6. *Là, le passage avait repris au moyen des bateaux de caoutchouc et il battait son plein. L'*Oberst *Mickl, commandant le bataillon antichar, me déclara qu'il avait déjà vingt-huit de ses canons sur la rive ouest. Une compagnie du bataillon du génie s'occupait activement d'établir des pontons de huit tonnes ; mais je l'arrêtai et lui ordonnai d'en établir de seize tonnes. Je désirais faire passer le plus tôt possible une partie du* Panzer-Regiment. *Dès que le premier ponton fut prêt, je fis traverser mon camion-radio à huit roues. Dans l'intervalle, l'ennemi avait lancé une forte attaque et le bruit du tir de ses chars se rapprochait de la Meuse. Ses obus lourds tombaient tout autour du point de traversée. En arrivant au quartier général de la* Brigade, *sur la rive ouest, je trouvai une situation nettement défavorable. Le commandant du* Kradschützen-Bataillon 7 *avait été blessé, le capitaine tué ; une puissante contre-attaque française avait fortement maltraité nos hommes dans Grange. Il était à craindre que les chars ennemis pussent pénétrer dans la vallée même de la Meuse. Laissant mon camion-radio sur la rive ouest, je passai de nouveau la rivière et donnai des ordres pour qu'une compagnie de* Panzer *d'abord et, ensuite, le* Regiment *en entier, fussent passés pendant la nuit. Mais le transport de chars sur la rivière, large de cent dix mètres, ne pouvait se faire avec rapidité ; au matin, il n'y avait encore sur la rive ouest que quinze chars, nombre déplorablement faible.* »

Au soir du 13 mai, en plus de la tête de pont formée par les avant-gardes de la *5. Panzer-Division*, une seconde est établie à Bouvignes par la *7. Panzer-Division*, deux kilomètres au sud. Conformément à l'esprit d'initiative dont il fait preuve depuis le début de la campagne et de sa carrière militaire, le *Generalmajor* Rommel fait construire un pont à Leffe. À 8h00, le 14, une trentaine de *Panzer* sont déjà passés sur la rive ouest de la Meuse. L'exploitation va pouvoir commencer. Il est surprenant de constater que bien que possédant des blindés en nombre sur la rive ouest, les Français seront incapables de réduire les positions allemandes. D'autant plus surprenant que, dans un premier temps, ces têtes de pont ne seront tenues que par des fantassins démunis d'armes lourdes et en particulier de canons antichars. L'une des explications à cet état de fait est que les Allemands attaquent non seulement à la jointure de deux grandes unités en train de s'installer en défensive, la 18e DI et la 5e DIM, mais, qu'en plus, celles-ci sont constitutives des ailes de deux corps d'armée distincts, le II° au nord, le XI° au sud. Or, il apparaît dans le déroulement des opérations françaises qu'il s'agira là d'un réel handicap tant la communication entre ces deux entitées sera difficile. Ceci est d'ailleurs révélateur de la façon dont les instructions sont transmises aux unités elles-mêmes. Côté allemand, les *Divisionskommandeure* jouissent d'une souplesse importante pour remplir leur mission. En substance, ils ont des objectifs à prendre et sont chargés de faire ce qu'il faut pour atteindre les résultats demandés tout en restant libres de la méthodologie à appliquer. Pour fluidifier les opérations, les ordres circulent par radio et souvent en clair. Côté français, par contre, les informations peinent à être transmises le

La brèche est ouverte, les Allemands ont établi des passerelles du génie sur la Meuse…Ici, un *15cm sIG 33 (sf)* de la *schwere Infanterie-Geschütz-Kompanie 705*, unité rattachée à la *7. Panzer-Division* de Rommel lors de la campagne de l'ouest, traverse le fleuve en étant chargé sur une remorque *Sd.Anh. 116* tractée par un puissant *Zugmaschine 18 ton*, semi-chenillé lourd mieux connu sous l'appellation de FAMO.

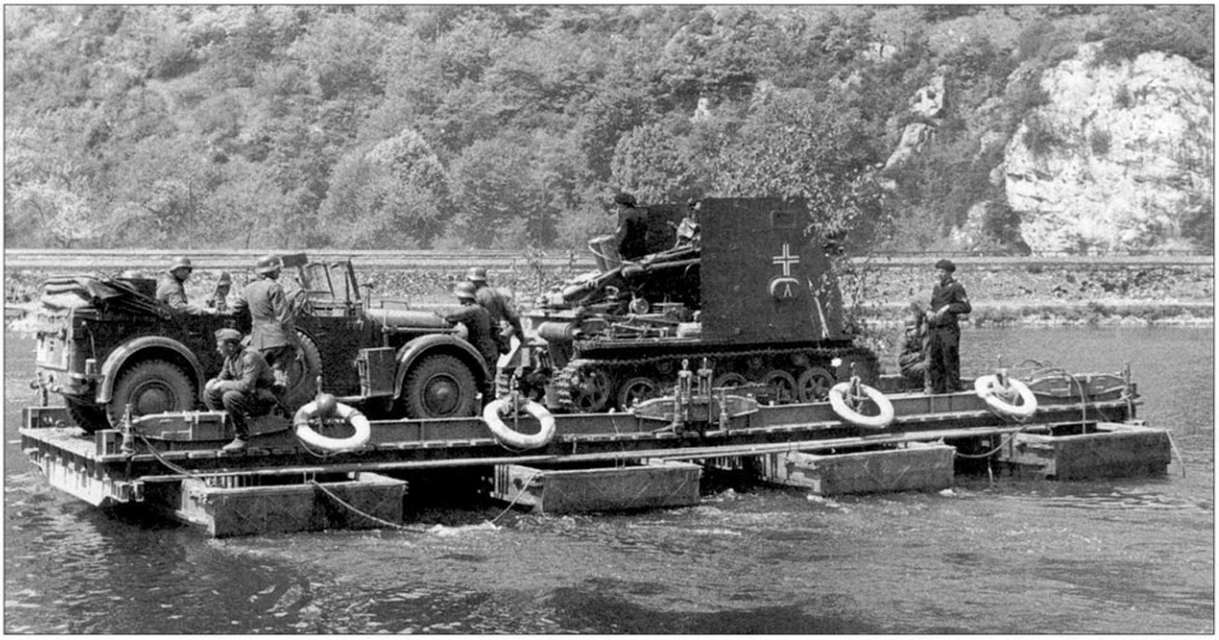
Coll. T. Anderson

Sd.Kfz. 6 – leichter Zugkraftwagen 5to – d'une unité de pontonniers dont le signe tactique est parfaitement visible sur le garde-boue gauche du semi-chenillé. À noter que cet engin porte le numéro tactique 6 au sein de sa *Bruckenkolonne*. Les 13, 14 et 15 mai 1940, ces hommes abattront un travail considérable sur la Meuse.

Bundersarchiv

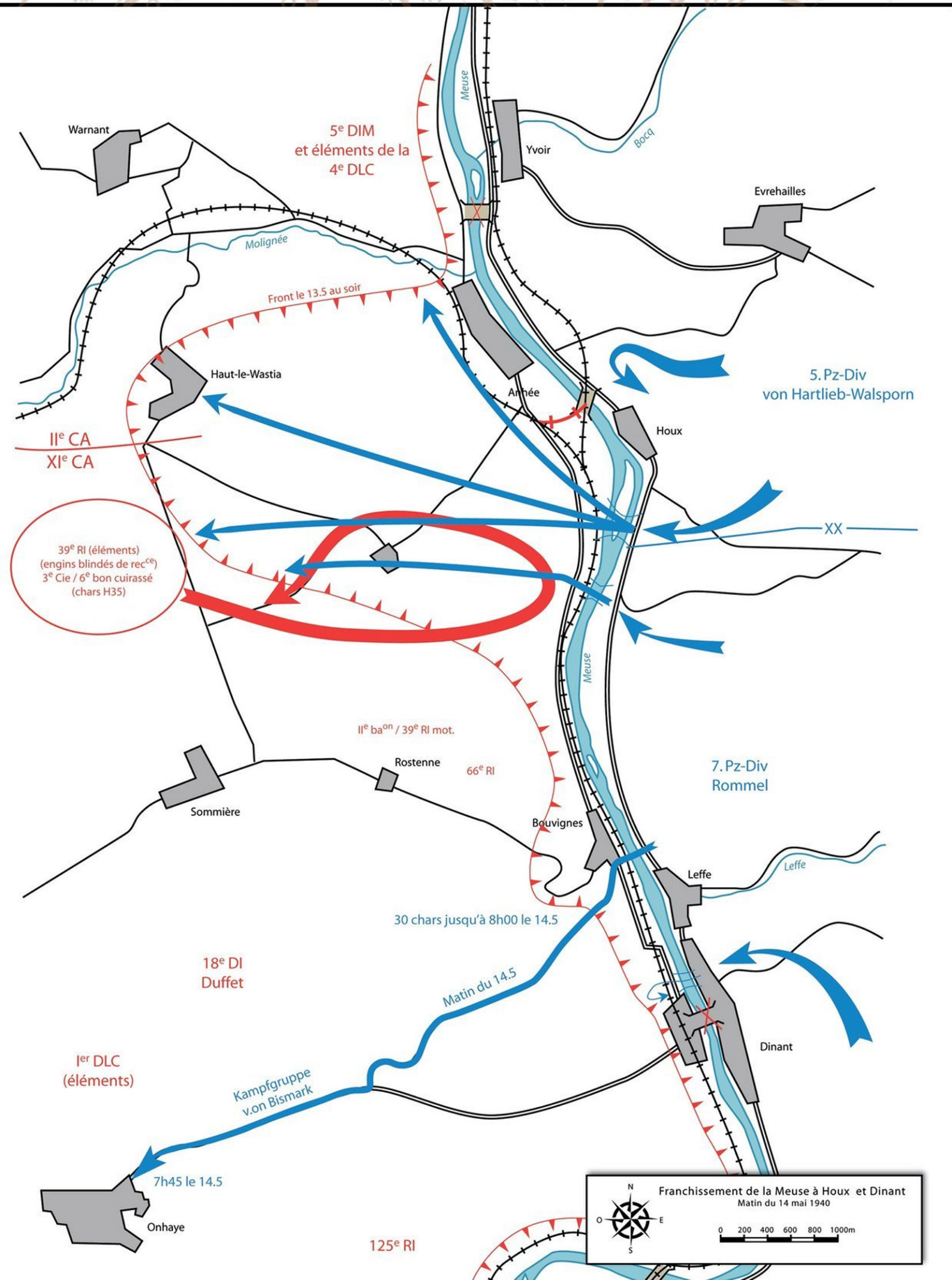
long des voies hiérarchiques. C'est ce qui explique en partie une certaine « inertie » au sein des unités tricolores. Par exemple, pour l'affaire qui nous occupe, il faut attendre 5h00, le 13 mai, soit un délai de six heures entre l'événement constaté sur le terrain par les avant-postes et le compte-rendu à l'autorité supérieure, pour que le général Martin, commandant le XI° corps d'armée, apprenne l'infiltration ennemie sur l'île de Houx. Le général Corap, chef de la 9e Armée, ne sera informé de la situation que sur les coups de midi, soit avec sept heures supplémentaires… Ce jour là, il ne faudra pas moins de vingt-et-une heures pour que les troupes françaises reçoivent l'ordre de contre-attaquer ! Autant dire qu'entre-temps, les Allemands auront fait le nécessaire pour renforcer leurs têtes de pont et préparer la poursuite de leurs opérations offensives. *Ipso facto*, lorsqu'ils s'élanceront pour chasser les « Boches » de la rive ouest de la Meuse, il sera déjà trop tard pour les Français. En effet, le village de Haut-le-Wastia, à quatre kilomètres du fleuve, est déjà menacé par les éléments de pointe des *7.* et *5. Panzer-Divisionen*. Ce bourg, qui commande la vallée de la Molignée par laquelle les *Panzer* cherchent à déboucher, est une position-clef pour les belligérants. Il sera âprement disputé par les deux camps. Dans la nuit du 13 au 14 mai, le général Martin y fait engager le 2e bataillon du 14e Régiment de Dragons Portés (RDP) appuyé par des chars Hotchkiss du 4e Régiment d'Automitrailleuses ainsi que des P16 du 1er GRDI. Sous la pression, la localité d'Haut-le-Wastia est partiellement reprise.

Pendant cette contre-attaque, Michel Cornu commande une P16 du 1er GRDI. Voici sa relation de la bataille : « *Brusquement le moteur s'arrête, le silence est rompu par un « merde » retentissant lancé par l'adjudant Genter qui a été immobilisé par des fils télégraphiques tombés sur le passage à niveau. Il apporte un ordre de notre colonel : départ immédiat vers Haut-le-Wastia pour mise à disposition du commandant du 14e Régiment de Dragons Portés. Les deux vieilles automitrailleuses gravissent*



Secteur Bouvignes, 14 ou 15 mai 1940 : Une portière composée de deux éléments de passerelle du génie permet à un *15cm sIG 33 (sf)* de la *schwere Infanterie-Geschütz-Kompanie 705* accompagné d'une *PKW Kfz 15* de franchir la Meuse. Ces engins appartiennent l'un comme l'autre à la *7. Panzer-Division*.

Bundersarchiv


Warnant
5e DIM
et éléments de la
4e DLC
Meuse
Yvoir
Bocq
Evrehailles
Molignée
Front le 13.5 au soir
Haut-le-Wastia
Anhée
5. Pz-Div
von Hartlieb-Walsporn
IIe CA
XIe CA
Houx
39e RI (éléments)
(engins blindés de recce)
3e Cie / 6e bon cuirassé
(chars H35)
XX
Meuse
IIe baon / 39e RI mot.
Rostenne
66e RI
7. Pz-Div
Rommel
Sommière
Bouvignes
Leffe
Leffe
30 chars jusqu'à 8h00 le 14.5
18e DI
Duffet
Matin du 14.5
Dinant
Ier DLC
(éléments)
Kampfgruppe
v.on Bismark
7h45 le 14.5
Onhaye
125e RI
Franchissement de la Meuse à Houx et Dinant
Matin du 14 mai 1940
N
O
E
S
0 200 400 600 800 1000m

Voici venue l'heure de la soupe pour ces prisonniers de guerre français défilant sous le regard attentif de leur capitaine. Cette photo aurait été prise par un fantassin allemand sur la rive orientale de la Meuse, le 17 mai 1940. Pour l'immense majorité de ces hommes, une très longue période de captivité est en train de débuter. Certains de ces prisonniers de guerre ne rentreront au pays qu'une fois le conflit terminé, en 1945 !

Coll. J. Wilhelm

une côte pentue et arrivent au sommet à la pointe du jour. Un spectacle extraordinaire, dans sa simplicité, nous attend. Devant nous, au milieu de la chaussée, un homme s'avance seul. Il est vêtu d'un imperméable kaki. Il tient un porte-cartes de la main gauche et son pistolet de la main droite. On ne voit que lui, alors que les armes invisibles crépitent de tous côtés. Quand nous arrivons à sa hauteur, il s'arrête et nous donne ses ordres : « suivez-moi, réglez votre allure sur la mienne ! Quand je m'arrêterai, je désignerai avec mon pistolet les objectifs à mitrailler. Occupez-vous des maisons à gauche ». *Il donne ordre à l'autre automitrailleuse de s'occuper du côté droit. Le commandant de Longeau Saint-Michel dirige alors l'opération ; il reprend sa marche lente, s'arrête de temps en temps et désigne les objectifs que les deux engins arrosent de courtes rafales, les fenêtres volent en éclats ; on ne voit personne… En arrivant à la hauteur de l'église, le commandant nous fait signe de stopper ; nous nous garons le dos à l'église, face aux maisons. Pour nous, l'action semble terminée. Tout à coup, le pilote, qui observe ce qui se passe devant lui, s'écrie :* « Des Boches courent dans la maison d'en face ! » *L'inverseur, qui visiblement commence à s'ennuyer, m'apostrophe :* « Michel, fous leur un coup de 37 ! ». *Il me tend un obus explosif à retard qui est immédiatement introduit dans le canon, lequel est prestement pointé vers la porte de la maison d'en face. Le coup part, l'obus traverse la porte et explose à l'intérieur. Tout a fonctionné correctement ! Peu de temps après, le commandant nous fait prévenir qu'il n'a plus besoin de nous et nous remercie de notre collaboration.* »

Néanmoins, malgré le courage des combattants français et le coup d'arrêt décrit ci-dessus, l'avance allemande reprend dès l'aube du 14 mai. Elle provoque l'abandon de la position de Haut-le-Wastia. Le capitaine Fockedey du 129e Régiment d'Infanterie qui, la veille, s'était retranché au sud du bourg, est désormais isolé. N'ayant pu être rejoint par les Dragons portés, il décroche, sur ordre, devant un ennemi se montrant de plus en plus pressant.

Les collectionneurs de photos le savent, certains clichés ont valeur de symboles ! Celui-ci ne fait pas exception à cette règle de part la présence de ce landau écrasé par une remorque chenillée abandonnée par des soldats français. On peut néanmoins imaginer qu'il s'agit-là d'une mise en scène tant les objets « s'emboîtent » parfaitement bien...

Coll. T. Anderson

LES PANZER EXPLOITENT

L'ordre du jour du 14 mai émanant du *XV. Armeekorps (mot.)*, signé de la main de Hoth, stipule que les deux têtes de pont doivent être réunies et étendues vers l'Ouest, ceci dans le but de gagner suffisamment de terrain pour mettre à l'abri les points de passage sur la Meuse des tirs d'artillerie français. Rommel étant un fonceur invétéré, son tempérament le pousse à prendre un maximum de risques. Misant sur l'effet de surprise découlant d'une action rapide et improvisée, il décide de ne pas attendre le gros de ses troupes pour reprendre l'offensive. Dès la nuit du 13 au 14, il ordonne aux quelques éléments du *Schützen-Regiment 7* présents sur la rive ouest du fleuve de foncer sur Onhaye. La mission est confiée au patron du *Regiment*, l'*Oberst* von Bismarck. C'est un franc succès. Cependant, une erreur de trans-

B1bis n°448 « Nancy II » de la 1e DCR (37e BCC / 3e Compagnie) détruit le 15 mai 1940 à Ermeton. L'engin a été neutralisé par des tirs tendus de 8,8cm et de 10,5cm ennemis. En plus de son équipage, le char transportait le caporal Poulain, pilote de « l'Ourq », sabordé à Flavion, et deux membres d'équipage du « Belfort II » détruit un peu plus tôt.

Coll. A. Misner

mission laisse supposer que la *Kampfgruppe* aurait été encerclée. La crise est relatée dans les carnets de Rommel : « *À l'aube, le 14 mai, nous apprîmes que von Bismarck avait poussé son attaque jusqu'à Onhaye, à cinq kilomètres à l'ouest de Dinant, où il était maintenant aux prises avec des forces ennemies puissantes. Peu après arriva un message sans fil annonçant que son régiment était encerclé. Je décidai, en conséquence, d'aller aussitôt à son aide avec tous les chars disponibles. Vers 9h00, le* Panzer-Regiment 25*, sous le commandement de l'*Oberst *Rothenburg, partit le long de la vallée de la Meuse avec les trente chars qui avaient été passés sur la rive ouest et pénétra jusqu'à une dépression située à près de cinq cents mètres d'Onhaye sans rencontrer la moindre résistance. On apprit alors que von Bismarck avait en fait employé le mot « arrivé » et non le mot « encerclé » et qu'il était maintenant sur le point d'envoyer une compagnie d'assaut contourner le côté nord d'Onhaye afin de nous en assurer la sortie à l'ouest.* »

Qu'en est-il pour la 18e DI ? Dire que la division est « dépassée par les événements » serait un euphémisme. De fait, elle se disloque, s'effondre sous les coups de butoir des blindés allemands. Une fois encore, le lieutenant-colonel de Gouvello nous apporte son précieux témoignage : « *Le 77e RI et le 125e sont écartelés et se replient par morceaux* […]. *De toutes parts, l'on apprend que la ligne de combat est trouée* […]. *La ligne reflue, s'accrochant au passage à l'échelon de résistance d'Anhée, mais l'on sent que l'ensemble se disloque sous les poussées répétées de l'ennemi.* » Au soir du 14 mai, un second ponton ayant été achevé par les *Pioniere* à Dinant, la *7. Panzer-Division* s'engouffre massivement dans la trouée. En un flot ininterrompu, des centaines de chars et de camions franchissent sur le fleuve. Dans les plans d'origine, ce point de passage était prévu pour la division de von Hartlieb-Walsporn. Mais qu'importe, Rommel s'est montré tellement insistant auprès du *Generaloberst* Hoth, qu'au détriment de la *5. Panzer-Division*, il a réussi à obtenir de jouir de ce point de franchissement pendant quelques heures. Nouvel exemple de souplesse tactique qui, là encore, va porter ses fruits. De toutes les façons, von Hartlieb-Walsporn et sa *5. Panzer* n'auront pas à attendre bien longtemps pour finir de franchir le fleuve ; tirant les conclusions qui s'imposent suite à l'effondrement de la 18e DI, le général Boucher décide de replier sa 5e DIM pour lui éviter d'être encerclée. Le décrochage se fera dans la nuit du 14 au 15, dans le calme et la discipline. Au petit jour, les Allemands découvriront que la voie est libre, ce qui permettra au gros de la *5. Panzer-Division* de rejoindre la 7. sur la rive ouest de la Meuse.

À la fin de la journée du 14 mai, Rothenburg et son *Panzer-Regiment* s'installent à Morville pour y passer la nuit. Simultanément ou presque, à quelques kilomètres de là, au nord de Flavion, la 1e DCR du général Bruneau arrive sur zone à l'issue d'un mouvement de trente-cinq kilomètres depuis le secteur de Charleroi. Après la percée de Houx, il aura fallu attendre trente-six heures pour que Corap lui donne enfin l'ordre de se mettre en marche. Les éléments de tête de la DCR établissent leur bivouac vers 19h00. Les queues de convois n'arrivent que sur les coups des 4h00 ; horaires qui en disent long sur l'élongation de l'unité et les difficultés rencontrées par celle-ci lors de son mouvement. Les personnels sont épuisés par la journée qu'ils viennent de passer, d'autant qu'elle aura été émaillée de nombreuses erreurs d'itinéraires et de quelques mitraillages de la *Luftwaffe* [étrangement, les aviateurs allemands ne rendront pas compte de la présence de chars français sur les arrières du front de la Meuse, laissant Rommel et von Hartlieb-Walsporn dans l'ignorance de cette donnée – NdlR]. Quant aux matériels, notamment les chars B1-bis, ils auront à refaire les pleins d'essence avant de reprendre leur progression au cours de la matinée du 15. En attendant, les tankistes s'installent en équerre autour de Flavion. La demi-brigade de B1-bis tient sous son feu

Ce cliché n'a pas été pris dans le secteur de la *7. Panzer-Division* puisqu'il fait apparaître des *Panzer 35(t)* et que la seule unité cuirassée allemande équipée de ces machines était la *6. Panzer-Division*. Il n'en demeure pas moins intéressant car il est révélateur de quelques « vérités » concernant l'Armée allemande de 1940 et, plus globalement encore, de celle de la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, à l'inverse de ce que beaucoup peuvent penser, la *Heer* est très loin d'être entièrement motorisée (10% de ses troupes environ), comme en témoigne le convoi hippomobile visible sur la gauche. Un convoi d'ailleurs camouflé avec des branchages, preuve que l'Armée de l'air a été active et dangereuse pendant la campagne. Ensuite, on constate que malgré le fait que les combats à l'ouest ne soient pas encore achevés, les Allemands récupèrent déjà leurs chars endommagés pour les faire remettre en état. Du 10 mai à l'armistice de juin, certaines unités blindées allemandes perdront jusqu'à 30% et plus de leurs *Panzer* face aux soldats français. Un chiffre rarement évoqué mais qui montre que, là aussi, malgré la « légende », les Français se sont battus avec acharnement et que la *Westfeldzug* n'a guère été une « promenade de santé » pour les *Landser* !

Coll. T. Anderson

la route reliant Flavion à Ermeton. Les H-39 protègent l'axe allant de Flavion à Corenne. En adoptant ce dispositif, Bruneau espère pourvoir surprendre les *Panzer* de flanc lorsqu'ils défileront le long de l'axe Onhaye-Philippeville. Or, c'est très précisément la route que Rommel a fixé à son *Panzer-Regiment* pour le 15 mai. Tout semble donc s'annoncer pour le mieux pour les « lourds » français… si ce n'est qu'ils ne sont ni flancs-gardés, ni éclairés et qu'ils seront bientôt à sec ! Or, une partie des camions-citernes de la 1e DCR a été détruite et les véhicules subsistants n'arriveront qu'au petit matin du 15. C'est ici qu'il convient de souligner l'importance de la différence entre les méthodes de ravitaillement des belligérants. Du côté allemand, la logistique est adaptée à la guerre de mouvements. Le ravitaillement en essence s'effectue à l'aide de bidons en fer blanc – les célèbres « Jerrycans », littéralement « bidons boches » en anglais. Un camion tout-terrain circule entre les *Panzer* pour les livrer au fur et à mesure, l'équipage de l'engin étant chargé de transvaser le carburant dans les réservoirs de son engin. Les pleins se font donc selon un processus parallèle permettant de ravitailler plusieurs machines en même temps. Côté français, c'est un camion-citerne qui est utilisé. Le plein de chaque char est fait d'une manière séquentielle, c'est-à-dire l'un après l'autre. Il faut donc beaucoup de temps pour ravitailler la totalité des engins d'un BCC. En outre, les machines françaises ayant originellement été conçues pour opérer ponctuellement au profit de l'infanterie, leur autonomie au combat n'a pas été un facteur primordial pour leurs constructeurs. À Flavion, comme il manque nombre de camions-citernes, l'opération prendra encore plus de temps que d'habitude.

Lorsque Rommel donne l'ordre de mise en route à ses *Panzerschützen*, une partie des tankistes français est donc encore en train de se ravitailler en carburant. Le premier contact visuel entre les *Panzer* et les engins français est établi sur les coups des 8h30, lorsque le 28e BCC rend compte de l'arrivée d'une vingtaine de chars ennemis marchant vers Flavion. Ceux-ci sont alors engagés par des H-39 appuyés par quelques « lourds » du 28e Bataillon. La progression du *Panzer-Regiment 25* est stoppée. Plusieurs *Panzer* brûlent. Il faut dire que pour l'*Oberst* Karl Rothenburg, qui ignorait jusqu'alors la présence d'une DCR française dans le secteur, la surprise est non seulement de taille mais elle est particulièrement mauvaise. L'homme est néanmoins conscient de la situation et sait surtout où se trouvent ses priorités : foncer vers l'ouest et surtout ne pas se faire accrocher par l'ennemi. C'est ce qui va le conduire à rompre le combat contre les blindés français, laissant le soin à la *5. Panzer-Division* de se mesurer à la 1e DCR, et à quitter la route reliant Dinant à Philippeville pour se mettre à couvert dans les bois environnants dont ceux de Rosée. Contrairement à une légende bien établie, ce sont bien les chars de von Hartlieb-Walsporn et non ceux de Rommel qui vont en découdre avec les appareils du général Bruneau.

Les carnets du *Generalmajor* sont d'ailleurs très clairs à ce sujet : « *Mes intentions, pour le 15 mai, consistaient à percer d'un seul trait jusqu'à notre objectif avec le* Panzer-Regiment 25 *en tête, de l'artillerie et, si possible, un soutien de bombardiers en piqué. L'infanterie devait suivre l'attaque des chars, partie à pied et partie portée. À mon avis, l'essentiel était que l'artillerie masquât de son feu les deux flancs de l'attaque, car nous avions devancé quelque peu les divisions voisines. L'itinéraire du* Panzer-Regiment, *tel qu'il était marqué sur la carte, contournait Philippeville à vingt-neuf kilomètres à l'ouest de Dinant en évitant tous les villages et menait à notre objectif, qui était la région environnant Cerfontaine, treize kilomètres à l'ouest de Philippeville ; je comptais accompagner ce régiment afin de pouvoir diriger l'attaque de l'avant et faire intervenir l'artillerie et l'aviation en piqué au moment décisif. Afin de simplifier les échanges par radio – celle-ci transmettait souvent avec du retard des messages très importants, en raison de la nécessité de les chiffrer – je convins avec le bureau des opérations de l'état-major et le commandant de l'artillerie d'un « axe de poussée ». Le point de départ choisi pour cet axe fut l'église de Rosée et son point d'aboutissement l'église de Froidchapelle. Tous les*

B1bis n°323 « Var » de la 1e DCR (37e BCC / 2e Compagnie). Au cours de la montée en ligne de la DCR du général Bruneau, le 14 mai 1940, le « Var » tombe en panne à Ermeton-sur-Biert. Ne pouvant être réparé, il sera sabordé le 15 à l'approche des troupes allemandes.

Coll. A. Misner

officiers le tracèrent sur leurs cartes. Par exemple, si je voulais faire tirer sur Philippeville, je n'avais qu'à envoyer par radio : « Feu nourri d'artillerie immédiatement autour de onze. » Le commandant de l'artillerie se montra enchanté de cette innovation. Vers les 9 heures, je rencontrai un Major *de la* Luftwaffe *qui m'informa du fait que ma division pourrait disposer ce jour-là de bombardiers en piqué. Les chars commençant déjà à s'ébranler, je leur enjoignis tout de suite de s'engager sur le front de l'attaque. Je me rendis ensuite au char de l'*Oberst *Rothenburg et ordonnai à ma* Gefechtsstaffel *de suivre l'attaque des chars avec sa voiture blindée et son camion-radio, en passant d'un couvert à un autre. Après un bref engagement avec des chars ennemis près de Flavion, le* Panzer-Regiment *avança en colonne à travers les bois jusqu'à Philippeville ; il rencontra sur sa route de nombreux canons et véhicules appartenant à une unité française dont les hommes s'étaient plaqués précipitamment parmi les arbres à notre approche ; sans doute avaient-ils précédemment beaucoup souffert de nos bombardements en piqué. D'énormes cratères nous imposèrent plusieurs détours durant la traversée du bois. À cinq kilomètres environ au nord-ouest de Philippeville, il y eut une brève escarmouche avec des troupes françaises qui occupaient les hauteurs et les bois au sud*

Au fil de la progression des chars de Rommel, les prisonniers français s'accumulent... L'on voit ici des hommes qui pourraient bien appartenir à la 4e DINA (Division d'Infanterie Nord-Africaine), grande unité engagée dans le secteur de Philippeville, en Belgique.

Coll. J. Wilhelm

B1bis n°452 « Verdun II » de la 1e DCR (37e BCC). Le char « Verdun II » remplace un B1 du même nom au 37e BCC. L'engin est aux ordres du capitaine Bruneau, fils du général commandant la DCR, d'où la présence des deux étoiles sur la tourelle. Au cours de la bataille de Flavion, Le « Verdun II » se replie mais, rattrapé par des éléments de la 7. *Panzer-Division*, il est mis hors de combat par un impact dans une chenille à Soire-le-Château, le 16 mai 1940, vers 22h30.

Coll. A. Misner

de la ville. Nos chars la livrèrent sans s'arrêter, les tourelles pointées sur la gauche, et l'ennemi fut bientôt réduit au silence. De temps en temps, notre tir atteignait des canons antichars, des chars et des voitures blindées ennemis. Tout en passant, nous arrosions aussi le bois sur nos flancs. De courts messages, envoyés en clair par la radio, tenaient l'état-major et l'artillerie au courant du progrès de l'attaque, en sorte que l'écran d'artillerie fonctionna parfaitement. L'objectif de la journée fut bientôt atteint. » Ce passage est révélateur de l'esprit d'innovation et d'adaptation de Rommel et de la manière avec laquelle il se focalise sur la coordination interarmes.

BILAN DES OPÉRATIONS DE ROMMEL

Au soir du 15 mai, la 1e DCR ne dispose plus que d'une cinquantaine de chars sur les cent soixante-dix engagés au combat le matin même. Le lendemain, une vingtaine d'engins supplémentaires disparaissent dans la fournaise de la bataille. Privée de carburant, malgré le courage de ses équipages, la division du général Bruneau a été étrillée. Elle n'existe quasiment plus. Plus à l'ouest, fidèle à ses habitudes, Erwin Rommel pousse son exploitation au maximum, frappant dans la profondeur d'un dispositif français plongé dans le désarroi le plus total. Surgissant de nulle part, son unité y gagne bientôt le surnom de « *Gespenster-Division* ». À ce sujet, les carnets du *Generalmajor* son éloquents : « *Notre vitesse – 65 kilomètres à l'heure environ – soulevait derrière nous un immense nuage de poussière. Près de Senzeille, nous croisâmes une troupe de motocyclistes français avec leurs armes qui venaient de la direction opposée ; nous les arrêtions à mesure qu'ils arrivaient. La plupart d'entre eux étaient si saisis et troublés de se trouver soudain au milieu d'une colonne allemande qu'ils étaient incapables de résistance et se contentaient de pousser leurs machines dans le fossé. Sans retard et toujours à grande allure, nous nous dirigeâmes vers les hauteurs à l'ouest de Cerfontaine où nous trouvâmes l'*Oberst *Rothenburg avec les éléments de tête du* Panzer-Regiment. *Dès son arrivée, la colonne fut déployée le plus vite possible et sans s'attarder à cet endroit.* »

Force est de constater que bien qu'étant novice dans l'art de manœuvrer des chars au combat, le Rommel remporte un succès tactique de taille sur la Meuse. Son sens des priorités et des opportunités constitue une partie de l'explication. Son expérience dans les corps francs en 1917 est aussi un avantage de poids. Sur la Meuse, Rommel va en effet appliquer la même tactique d'infiltration que celle qu'il avait utilisée lorsqu'il était jeune officier dans le Caporetto. Nous avons là une indication quant au fait que la tactique des *Schnelle Truppen* de 1940 descend en droite ligne de la méthodologie des corps francs de la Grande Guerre. Homme de terrain au sang froid éprouvé, Rommel est présent là où « ça chauffe ». Il galvanise ses troupes tout en ayant une lecture limpide de la situation opérationnelle. Il agit alors de façon instinctive. Cette somme de qualités est le secret du talent de ce grand chef de guerre.

La bataille d'Anhée s'inscrit dans un triptyque constitué de trois assauts séparés. À eux seuls, ils ont suffi à ébranler puis à saper le front français : au nord, l'attaque des *5.* et *7. Panzer-Divisionen* ; au centre, à Monthermé, celle des *6.* et *8. Panzer-Divisionen* ; au sud, à Sedan, celle du *XIX. Armeekorps (mot.)* de Guderian. Au soir du 15 mai 1940, si étroites soient-elles, ce sont ces trois brèches qui finiront par rompre la « grande digue » alliée sur une largeur de cent kilomètres. L'exploitation de cette percée vers la mer du Nord entraînera la capitulation de la Belgique, la tragédie de Dunkerque et, par voie de conséquence, la défaite de la France et l'arrivée au pouvoir du maréchal Pétain.

PANZER VORAN !

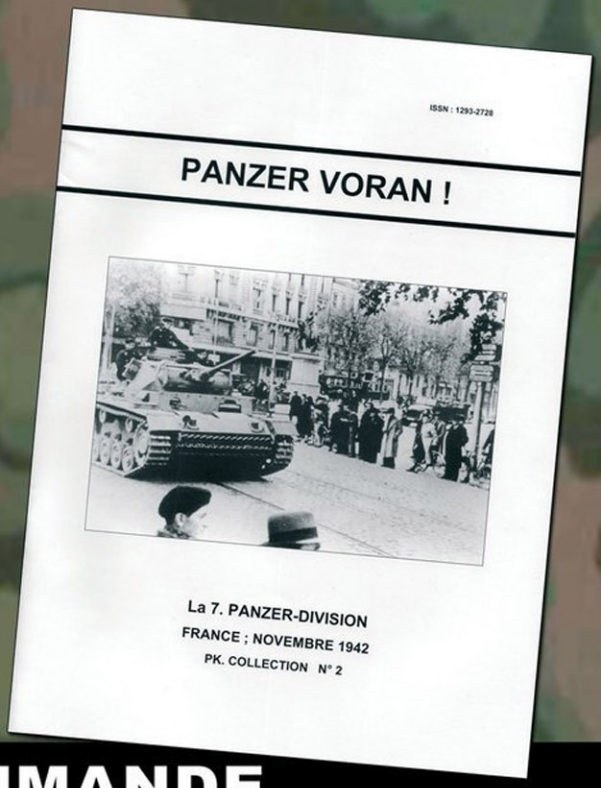
Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! (n°30) :
(Disponible !)

La 5. SS-Panzer-Division "Frundsberg", Alsace, 1945,
Les Panzerzerstörer-Einheiten, Ostfront, 1944,
Hummeln !
Armeeoberkommando 14 : Heerestruppen, Italie, 1944,
Le Major Alfred Becker et la Sturmgeschütz-Abteilung 200

Et toujours les rubriques : Courrier de lecteurs, corrigés, réflexions, etc.

Au sommaire du nouveau PK. Collection n°2
(Disponible !)

PK . Collection n° 2 est consacré à la 7. Panzer-Division
lors de l'invasion de la zone sud de la France en novembre 1942.
20 pages et 15 photos inédites !



BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,50€ (France) – 15,50€ (Europe).
PK. Collection n°1 et 2 sont vendus franco de port : 13,00€ (France) – 14,00€ (Europe).

☐ Panzer-Voran ! n°30 **(Nouveau !)**

☐ PK-Collection n°1 ☐ PK-Collection n°2

Nom : ..... Prénom : .....

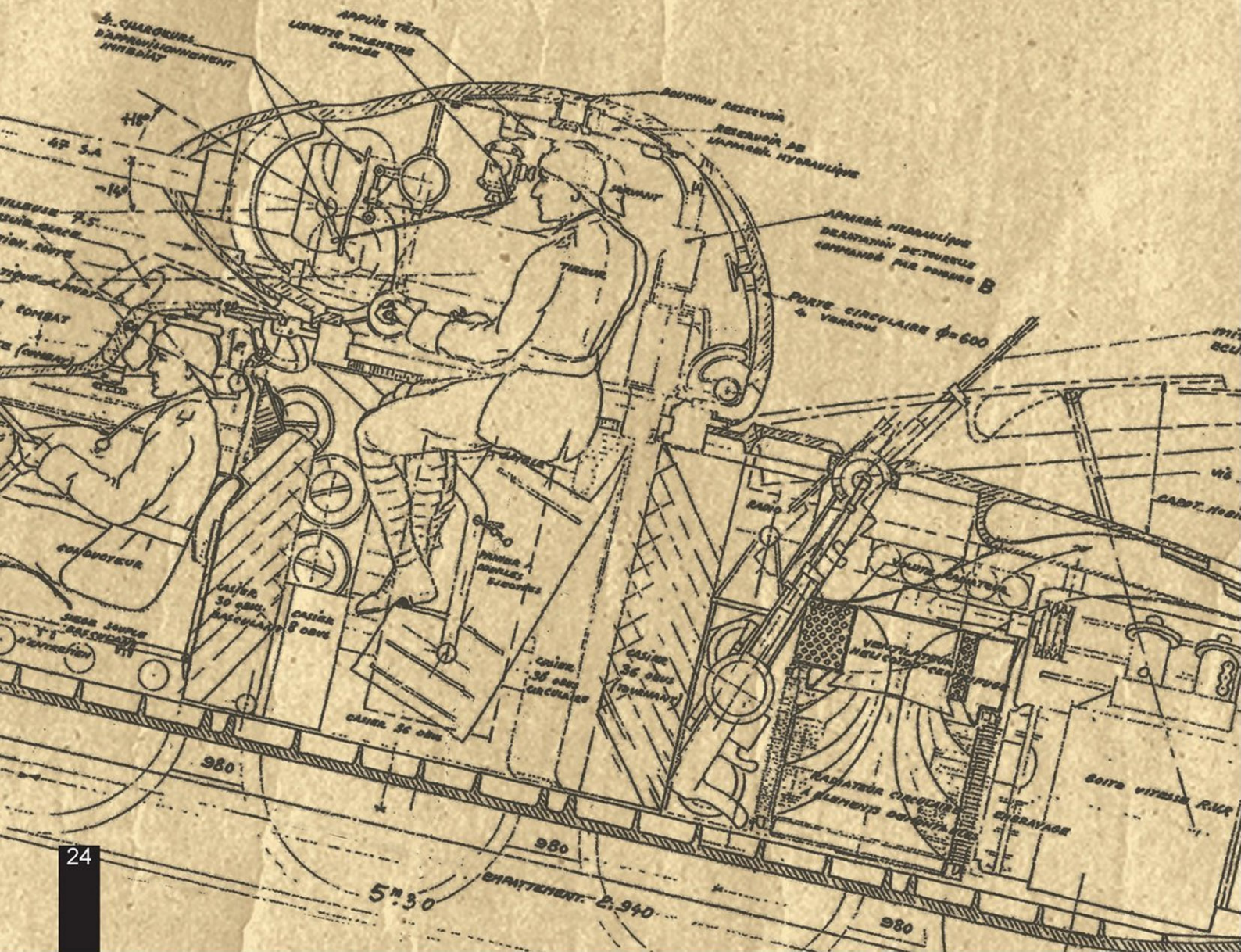
Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

Panzer-Voran ! est une revue en français
ISSN : 1293-2728

AMX 39-40

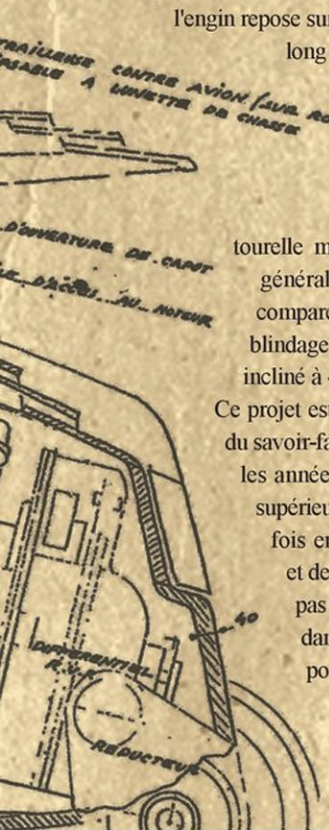

APPUIS TÊTE
LUNETTE TELESCOPE COUPLÉE
APPUIS TÊTE
LUNETTE TELESCOPE COUPLÉE
COMMANDE DE TOURELLE
RÉSERVOIR AR
APPAREIL HYDRAULIQUE
SERVANT
APPAREIL HYDRAULIQUE
DE TOURELLE
COMMANDÉ PAR POMMEAU B
PORTE CIRCULAIRE ϕ=600
TIREUR
CONDUCTEUR
CASIER 36 OBUS
CASIER 36 OBUS
CASIER 36 OBUS
CASIER 36 OBUS
RADIO
980
980
980
5m30
EMPATTEMENT 2,940

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, tension internationale et montée des périls conduisent l'Armée française à multiplier les projets de véhicules blindés dont les chars. Dans l'esprit de ses responsables, ces derniers seront à la base du Plan à mettre en œuvre une fois la guerre déclarée ou dans l'année qui suivra. Notre étude présente deux de ces « chars de papier ». L'un et l'autre conçus par les Ateliers d'Issy-les-Moulineaux, ils sont de la même gamme de poids, les moyens de « vingt tonnes », mais issus de deux philosophies diamétralement opposées. Le second, l'AMX 40, retiendra plus particulièrement notre attention dans le sens où il marque une rupture significative dans l'histoire des chars de France.

LE CHAR D'INFANTERIE AMX 39

En 1939, les Ateliers d'Issy-les-Moulineaux, mieux connus sous l'acronyme d'AMX, lancent, sous l'égide de la Direction de l'Infanterie, l'étude d'un char moyen destiné à remplacer le Renault D2. Ce projet repose sur une architecture classique à train de chenilles enveloppant mais avec un armement et un blindage renforcés. Il s'inspire en partie du char léger AMX 38 et ressemble, en plus petit, au « Tracteur B » du même concepteur.

Avec sa coque de forme très simple, l'allure générale de l'engin est classique. L'équipage se compose de quatre hommes dont un chef de char faisant aussi office de tireur. Il est secondé par un chargeur en tourelle. Pilote et radio sont installés à l'avant de la caisse. Le poids avoisine les vingt tonnes, probablement un peu supérieur du fait du blindage épais de 60mm. La longueur est de 5,96 mètres, la hauteur de 2,56 mètres. Précisons toutefois que cette dernière mesure est celle du toit de tourelle, le seul plan disponible retrouvé dans les archives de la DGA de Châtellerault ne figurant pas de tourelleau. Le train de roulement, constitué de quatorze petites roues de route, est tout à fait classique et dans la norme des chars français de l'époque. Reposant sur les solutions techniques Holt, avec rails et patins « bateau », il s'inscrit dans la droite ligne des chars d'assaut de 1917 et du char B. En outre, il comporte trois ou quatre (?) galets porteurs et est protégé par un blindage similaire à celui de l'AMX 38. Avec le R-40 et char léger de 1938, les AMX sont passés maîtres dans la conception de ce type de chenilles si prisé par l'infanterie. L'armement de l'engin repose sur un 47 SA en tourelle d'un type plus long que le SA 35 et sans frein de bouche (donc soit le SA 37, soit plutôt le SA 39). L'arme est nettement plus volumineuse que le SA 35 et la culasse occupe un espace conséquent. La tourelle moulée est prismatique et de forme générale assez simple, surtout si on la compare aux APX-1 et 4. Faite de tôles à blindage planes, la caisse comporte un glacis incliné à 48°, gage d'une bonne protection.



Ce projet est typique de l'état de la technique et du savoir-faire français en terme de chars dans les années 1938-40. Il est incontestablement supérieur aux réalisations antérieures à la fois en matière de silhouette, d'armement et de blindage. Pourtant, il ne s'en éloigne pas tant que ça, restant *grosso modo* dans la même lignée. Il marque l'exact point d'avancement des concepts et des techniques de la Direction de l'Infanterie en matière de chars moyens. Comme ses prédécesseurs, son rôle est l'accompagnement d'infanterie et la « manœuvre d'ensemble ». Et si son train de roulement et ses chenilles le rendent apte au franchissement des zones bouleversées, ils ne lui permettent pas la vitesse donc l'exploitation rapide après percée. Du fait de son poids et de sa taille moyenne, il ne tombe pas dans les défauts des chars lourds ou « duals » ou – trop – légers de l'époque. Nul doute, notamment, que son armement et son blindage en auraient fait un redoutable « casseur de chars ».

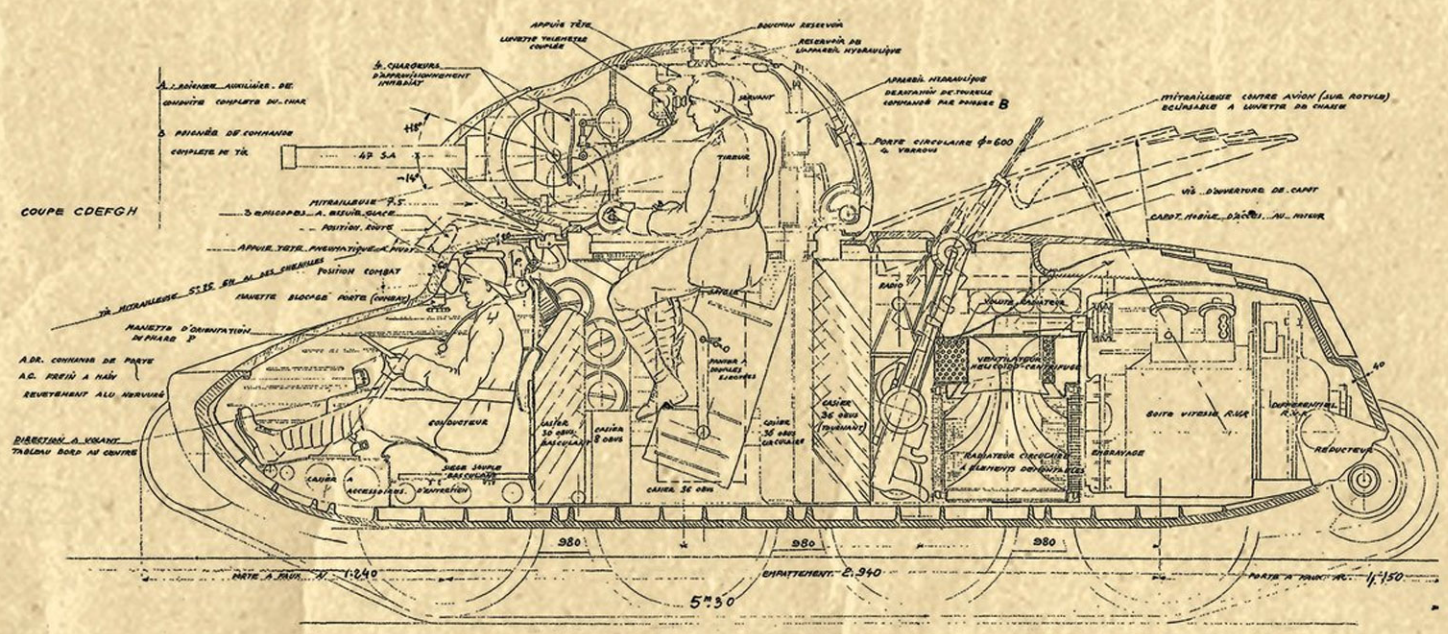
LE CHAR DE CAVALERIE AMX 40

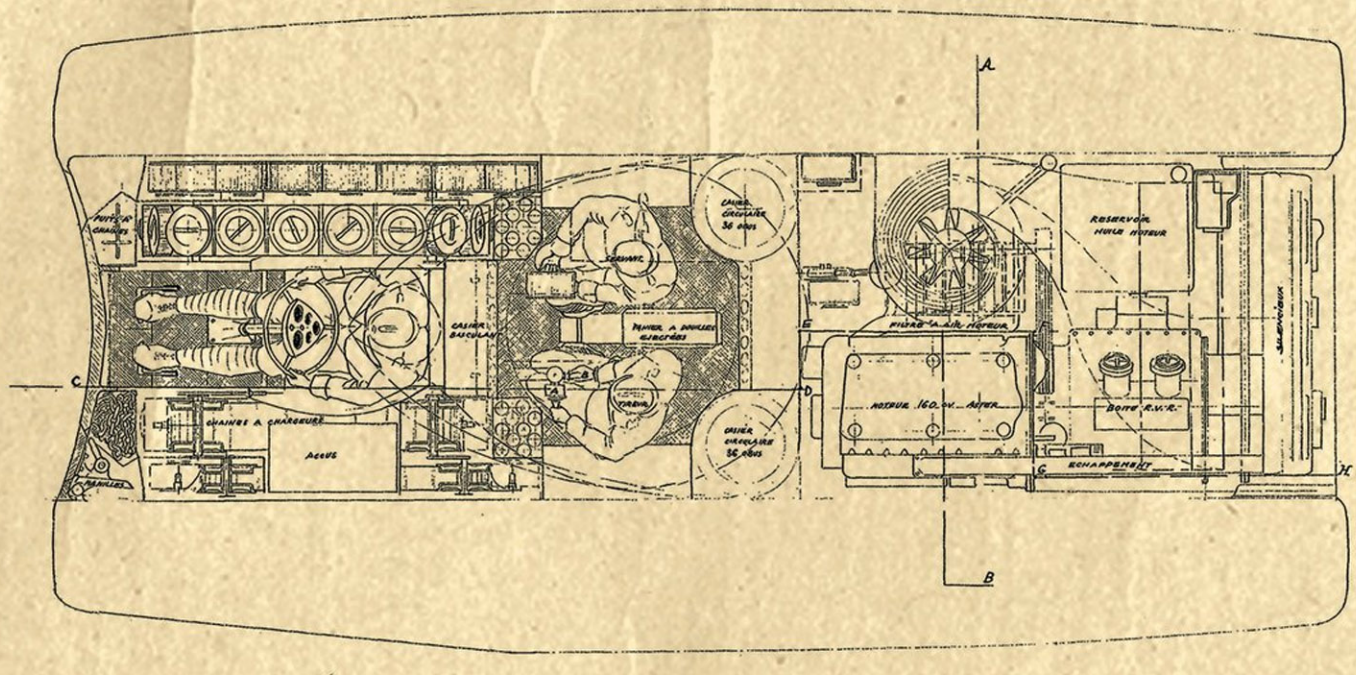
À la différence de l'AMX 39 qui nous sert de point d'étape, l'AMX 40 est un projet résolument innovant. C'est en mars 1940 que les ingénieurs des Ateliers d'Issy-les-Moulineaux étudient le nouveau char moyen de cavalerie appelé à remplacer le SOMUA S-35 et même le S-40.

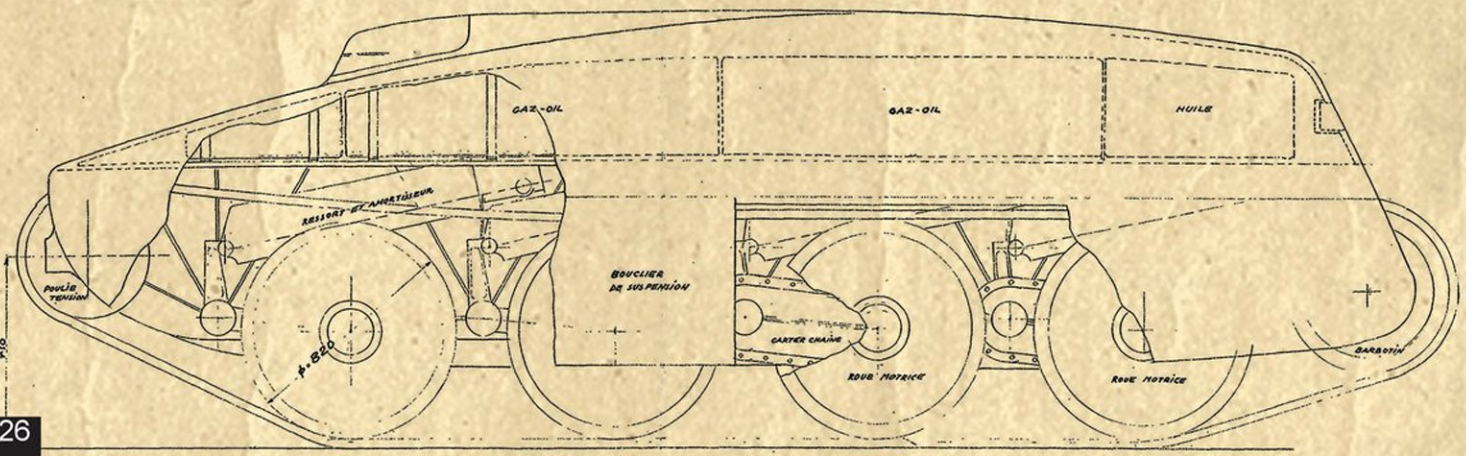
L'AMX 40 de cavalerie se présente comme un char à l'allure moderne. Son blindage arrondi, qui n'offre que des surfaces obliques, et son train de roulement, composé de quatre grandes roues de route, lui donnent un aspect qui contraste étonnamment avec les chars en service en 1940. Ses formes générales évoquent déjà celles des blindés de l'après-guerre. L'équipage est de trois hommes, un pilote, un servant et un tireur, celui-ci assurant vraisemblablement la fonction de chef de char. Les données techniques détaillées du char nous sont inconnues, mais l'étude du plan établi en mars 1940 permet de déterminer certaines de ses caractéristiques. La longueur est de 5,30 mètres, la largeur de 2,45 mètres et la hauteur de 2,36 mètres. Le poids doit être très voisin de celui du SOMUA S-35, soit une vingtaine de tonnes.

Le train de roulement constitue l'élément le plus novateur de l'engin. Il est composé de quatre roues de route jumelées de 82 centimètres de diamètre protégées par des boucliers latéraux. Les deux roues arrières sont motrices, ce qui pouvait probablement permettre le déplacement sans les chenilles. Il n'y a pas de galets de retour. Le barbotin est à l'arrière. Il s'agit sans doute possible d'une suspension de type « Christie » ou s'en inspirant. Sur le plan de la motorisation, l'AMX 40 devait être propulsé par un moteur Diesel de 160cv. Cette motorisation pourrait sembler faible – 160cv alors que le S-35 dispose de 190cv et que le moteur du S-40 est prévu à 220cv – toutefois, le système de roulement pouvait économiser un poids appréciable et offrir des performances tout à fait correctes malgré ce déficit de puissance. Notons le choix du diesel qui diminue la consommation, accroît la fiabilité mécanique et améliore considérablement l'autonomie. Comme mentionné ci-après, la sécurité du blindé s'en trouve accrue. La caisse est en acier coulé, avec une protection avant de 60mm, latérale de 50 à 30mm et arrière de 40mm. Disposés au dessus du train de roulement, les réservoirs de carburant contribuent à renforcer la protection latérale ; rappelons que le gas-oil, contrairement à l'essence, est difficilement inflammable à température ambiante. Le pilote occupe une position centrale à l'avant, le tableau de bord étant placé au centre du volant de conduite ; comme quoi le Leclerc n'a pas innové sur ce point !

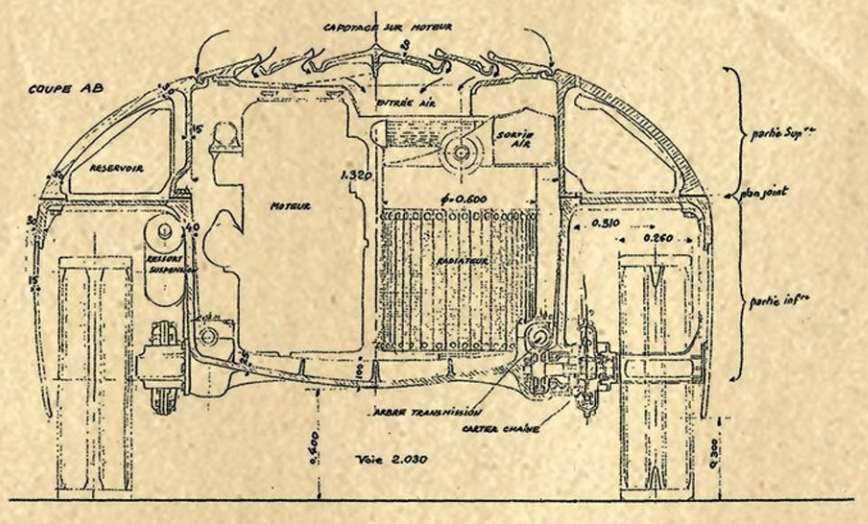
La tourelle biplace coulée a une forme ovoïde qui n'est pas sans rappeler celle des futurs chars soviétiques de la prolifique famille des T-54/55. La rotation est assurée par un système hydraulique. L'accès se fait par une trappe circulaire de 60 centimètres de diamètre située sur la face arrière. La trappe épouse la forme générale de la tourelle qui ne présente aucune

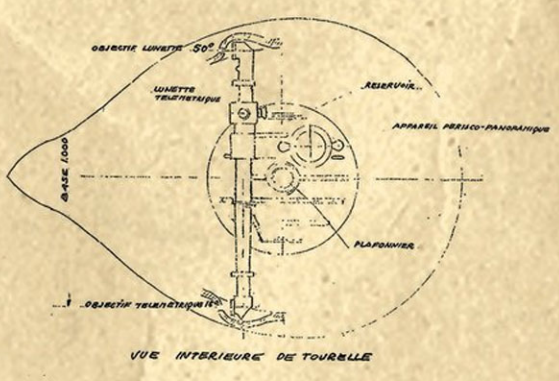

COUPE CDEFGH
MITRAILLEUSE 7,5
MITRAILLEUSE CONTRE AVION (SUR ROTULE) ESCAMOTABLE A LUNETTE DE CHASSE
APPUIE TÊTE
LUNETTE TELESCOPE COUPLÉE
RESERVOIR DE LIQUIDE HYDRAULIQUE
APPAREIL HYDRAULIQUE DE MANŒUVRE DE TOURELLE COMMANDÉ PAR PISTOLET
PORTE CIRCULAIRE Φ=600 A VERROUS
VOLANT
TIREUR
CHARGEUR
RADIO
CAISSE 36 OBUS (TOURELLE)
CAISSE 36 OBUS CIRCULAIRE
CAISSE 36 OBUS
CAISSE 32 OBUS BASCULANT
CAISSE 8 OBUS
CONDUCTEUR
RADIATEUR CIRCULAIRE A ELEMENTS DEMONTABLES
EMBRAYAGE
BOITE VITESSE R.M.R.
DIFFERENTIEL R.M.R.
REDUCTEUR
980
980
980
EMPATTEMENT: 2.940
5m30


A
B
C
D
E
G
H
CAISSE CIRCULAIRE 36 OBUS
CHARGEUR
CAISSE BASCULANT
TIREUR
VOLANT
MANIVELLE
CHAINES A CHARGEUR
ACCUS
CAISSE CIRCULAIRE 36 OBUS
RESERVOIR HUILE MOTEUR
MOTEUR 160 CV. AUTER
BOITE R.M.V.R.
ECHAPPEMENT


GAZ-OIL
GAZ-OIL
HUILE
RESSORT ET AMORTISSEUR
BOUCLIER DE SUSPENSION
POULIE TENSION
CARTER CHAINE
ROUE MOTRICE
ROUE MOTRICE
BARBOTIN

ARCHIVES D. G. A.





VUE INTERIEURE DE TOURELLE

	Poids	Équip.	Armement	Blindage	Long.	Largeur	Hauteur
D2	19,8	3	1 x 47 L/25	40	5,46	2,23	2,67
S-35	19,5	3	1 x 47 L/35	40	5,38	2,12	2,62
S-40	20	3	1 x 47 L/35			2,45	
AMX 39	20	4	1 x 47 L/45	60 prob.	5,96		2,56
AMX 40	20	3	1 x 47 L/35	60	5,30	2,45	2,36
Pz III Aus.D	19,4	5	1 x 37 L/45	50	5,40	2,90	2,40
Matilda 2	26,9	4	1 x 40 L/50	78	5,61	2,59	2,51

excroissance hormis les deux ouvertures du télémètre. La visibilité est assurée par un périscope panoramique situé sur le dessus de la tourelle. Aucune fente de vision ne semble avoir été prévue. La solution est séduisante en termes de protection, mais la concentration de l'ensemble de la vision sur un seul élément peut avoir des conséquences néfastes en cas de mise hors-service de l'unique périscope. Les deux occupants sont assis sur un système de sangle pivotant avec la tourelle, tireur à gauche, servant à droite. Sans être un véritable panier de tourelle, il s'agit d'une nette amélioration par rapport aux positions plus ou moins acrobatiques des chefs de char d'infanterie.

L'armement principal est un canon de 47mm SA 35 disposé dans l'axe de tourelle, ce qui améliore les conditions de tir en limitant le repointage après chaque coup ; l'un des nombreux défauts des tourelles APX-1 et 4 était la disposition asymétrique du canon obligeant à verrouiller la tourelle au moment du tir. L'armement secondaire est constitué de deux mitrailleuses de 7,5mm. La première, coaxiale au canon, est destinée à la défense rapprochée. La seconde, éclipsable, est montée sur rotule. Placée dans un compartiment derrière la tourelle, elle doit assurer la défense contre les avions. Un effort particulier a manifestement été fait quant au stockage et à l'utilisation des munitions. L'approvisionnement est de cent cinquante-six obus de 47mm. Le stockage est réparti en périphérie de la tourelle, partie en casiers rotatifs, partie en casiers basculants afin de faciliter l'accès aux munitions. Notons que l'approvisionnement en munitions est supérieur de près de 50% à celui du S-35. Le poste de pilotage est entouré de part et d'autre d'un système de stockage en chaîne pouvant contenir environ trente chargeurs de 7,5mm. Ce système permet au servant d'accéder à l'ensemble du stock sans se déplacer. Des chargeurs sont aussi positionnés en tourelle pour un usage immédiat.

COMPARAISONS

Le tableau publié sur la page précédente compare quelques chars de la classe « vingt tonnes » de l'époque. Nous remarquons que tous ces engins ont sensiblement le même encombrement. Le *Panzer III* est beaucoup plus large que les autres, caractéristique commune à tous les chars principaux allemands de la Seconde Guerre mondiale. Les dimensions de l'AMX 40 sont proches de celles de l'AMX 39 avec toutefois une plus grande compacité pour le premier. Par rapport au SOMUA S-35, les dimensions sont là aussi à peu près les mêmes. L'AMX est légèrement plus court, moins haut et plus large de trente-trois centimètres, ce qui aurait amélioré sa stabilité et ses capacités en tout-terrain. Il est en outre moins haut, donc plus discret et mieux équilibré.

UNE RÉELLE RUPTURE

La description du projet AMX 40 et particulièrement celle de son système de suspension évoquent immédiatement les chars russes de la famille BT et leur plus célèbre « rejeton », le T-34. Tel qu'il se présente, l'engin offre des solutions innovantes au point que l'on peut constater que la plupart des défauts endémiques des chars français de l'époque semblent avoir été corrigés. Un peu tard pour pouvoir être appliquées en France, ces dispositions apparaîtront rapidement sur d'autres chars au cours du conflit et démontreront que le concept aurait pu être tout à fait valide. De toutes les manières, l'état d'avancement du projet en 1940 fait que la mise en service de ce char n'aurait pu se faire, dans les meilleures conditions, qu'au cours de l'année 1941. Il faut bien admettre que le char de bataille standard aura à ce moment-là franchi une nouvelle étape en termes d'armement et de protection. N'oublions pas non plus, pour relativiser la performance, que le T-34, au moment même où nos ingénieurs se penchent sur leurs planches à dessin, commence à être mis en service en Union Soviétique.

Le seul élément prêtant à sourire est le montage de la mitrailleuse antiaérienne qui, compte tenu de sa position très basse et de son tir « *a priori* » ou télécommandé, il n'est pas précisé, semble plus avoir pour fonction le réconfort moral de l'équipage qu'une réelle efficacité dans la mission qui lui était dévolue. Il convient tout de même de souligner que c'est la première fois que la défense aérienne est prise en compte lors de la conception d'un char français. Ainsi, même si l'implantation peut sembler saugrenue, elle démontre l'intégration de la menace aérienne jusqu'alors traitée de façon accessoire.

Cela étant, ce qui frappe dans cette esquisse de char, c'est sa pertinence – hormis la puissance moteur et le système optique limité, il n'y a pas de grosses erreurs –, sa modernité – ce projet a une autre allure que la plupart des chars de l'époque ! Notez la forme du glacis et la silhouette plongeante du train de chenilles – et sa faisabilité. Mise à part la suspension qui est nouvelle pour les Français du fait de leur « retard à l'allumage », rappelons que, contrairement aux autres nations développées, la France n'a pas cru et ne s'est que peu intéressée aux innovations de Christie et à leurs dérivés, toutes les techniques sont parfaitement connues et maîtrisées par l'industrie française. Cette industrie est même la seule au monde, à l'époque, à pouvoir sortir en série une coque et une tourelle moulées de forme aussi élaborée.

Si tout est faisable, tout n'est pas acquis. Il ne faut pas minimiser les difficultés. Nous avons vu le problème de la puissance motrice lié à l'insuffisance de l'industrie française en matière de Diesel puissants ; souvenons-nous qu'il avait fallu équiper les FCM 2C de moteurs allemands. Il y a aussi la suspension pour laquelle l'industrie n'a aucune expérience, faute de s'être préoccupée plus tôt des roues à grand débattement. Quelle que soit sa faisabilité, le projet n'était pas abouti, mais tout était affaire de volonté. Rien n'était impossible.

Ce projet est intéressant tant il démontre que la Direction de la Cavalerie de 1934-1940 était un maître d'ouvrage autrement plus compétent et efficace que la Direction de l'Infanterie qui, elle, en était encore à l'époque à ses concepts surannés d'accompagnement d'infanterie et de chars lourds, lents et ultra-blindés. On peut raisonnablement penser que la doctrine d'emploi, avec un tel matériel et malgré toutes les réticences, n'aurait pu qu'évoluer dans le sens d'une autonomie grandissante des chars et d'un basculement au profit du mouvement. On peut même escompter que la Cavalerie aurait fini par montrer sa supériorité dans la conduite des chars.

Même si les choses n'ont pu aller aussi loin, quel beau chasseur de chars que voilà : bas, large, rapide, bien armé, très bien profilé et protégé. On ne peut que rêver ! Cinq ans avaient été perdus, sans autre raison que de prérogatives et de querelles de doctrines. Ce retard se mesure bien si l'on rapproche cette esquisse du programme du char de « vingt tonnes » évoqué en 1935 et émis fin 1936, programme qui stipulait : « Poids en ordre de bataille : 20 tonnes environ. Équipage : 3 hommes minimum. Blindage : 50mm minimum. Vitesse maximum sur route : 50km/h. Rayon d'action : 200 kilomètres ou 8 heures.

Armement : 1 canon de 47mm SA 35 et deux mitrailleuses de 7,5mm. Communication : Radio. » Si ce programme avait été suivi d'effets au lieu de se perdre dans les sables des formules « duales » et autres chenilles à haute portance chères à l'infanterie, l'AMX 40 aurait vu le jour en 1937, ce qui eût tout changé. Et, avec son train Christie ou similaire, c'était clairement la seule solution à l'époque pour répondre à l'exigence de vitesse. Il marque donc incontestablement la direction dans laquelle il fallait aller.

Cet avant-projet montre aussi l'émancipation progressive de la Cavalerie française en matière de blindés. Celle-ci s'est produite en deux temps. Le S-35 a apporté une première rupture dans la vitesse, 40km/h au lieu des 25 habituels, et de l'intégration mécanique ; comparez le compartiment moteur-mécanisme d'un B1 ou d'un D2 et celui du S-35. Pour autant, avec sa haute silhouette étroite et sa tourelle monoplace dessinée autour du tireur et de son arme (même si la circulaire est élargie), le SOMUA reste marqué du sceau de l'Infanterie. Cinq ans plus tard, l'AMX 40 introduit la deuxième rupture qui est un saut supplémentaire en matière de vitesse, le choix du diesel et une toute nouvelle silhouette compacte et râblée qui n'est pas sans rappeler celle du Leclerc. Il manque encore une arme à haute vitesse initiale pour que la métamorphose soit complète, mais elle n'était pas réellement disponible à l'époque dans ces calibres. Le projet montre aussi – et ça, c'est nouveau – que le maître d'œuvre, les AMX en la circonstance, fait « ce qu'on lui demande » et que ses ingénieurs et techniciens sont parfaitement capables de répondre à des exigences divergentes, char lent dans un cas, char rapide dans l'autre ; char étroit et long dans un cas, char compact et large dans l'autre ; caisse à la serpe dans un cas, coque moulée de forme fluide dans l'autre. Et pourtant, les AMX de l'époque ne sont pas connus pour leurs solutions radicalement innovantes.

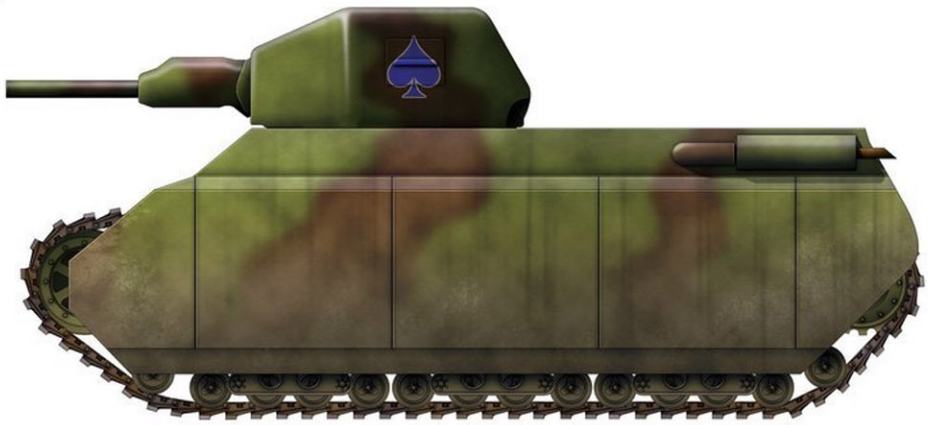
Le responsable du succès ou de l'échec est donc bien la Direction maître d'ouvrage et non, comme on pourrait le croire parfois, une certaine « école » technique qui reproduirait les solutions qu'elle maîtrise sans se préoccuper de la demande. C'est bien, clairement, l'entêtement de la Direction de l'Infanterie qui a eu pour effet de marginaliser et de « couper les ailes » au char. Cet entêtement, cette régression, pourrait-on presque dire, est particulièrement nette à partir du programme des chars légers de 1933. Année de la prise du pouvoir de Hitler en Allemagne où, justement, il aurait fallu développer les potentialités de cet engin qui allait montrer toutes ses possibilités… mais dans les rangs des divisions ennemies !

Bien sûr, il est illusoire d'imaginer l'Armée française dotée à temps d'engins de ce type en nombre suffisant. Mais on ne peut s'empêcher de rêver à ce qu'aurait été la campagne de France si de tels chars, réalisables au vu des techniques utilisées, avaient existé.

© L. Lecocq / Batailles & Blindés, 2006

Char Moyen AMX 40
Projet de la Direction de la Cavalerie
(vue d'artiste)

Char Moyen AMX 39
Projet de la Direction de l'Infanterie
(vue d'artiste)



FOX KILLED IN THE OPEN GROUND

Par Cédric Mas

Après avoir abordé la situation des forces mécanisées italiennes lors de la déclaration de guerre, leurs moyens et leur organisation, nous vous proposons de suivre les combats auxquels participèrent ces unités. Compte tenu de la rapidité des opérations et de la destruction totale de la 10e Armée italienne, il est difficile d'y voir clair dans le sort que connurent les différents groupements de chars et de chenillettes dont il a été question dans la première partie de notre étude. Il n'est pas dans nos propos de reprendre dans le détail les combats qui marquèrent les différentes étapes de la conquête de la Cyrénaïque par les troupes du général O'Connor ; certains d'entre-eux feront, à moyen terme, l'objet d'articles indépendants que nous publierons ici même. Nous nous efforcerons néanmoins de mettre en exergue l'évolution des forces blindées italiennes au cours de cette campagne avant de formuler un certain nombre de remarques et de conclusions sur cette campagne pour la moins « atypique ».

Nous voici devant les hangars d'une unité motorisée italienne dans les années 30. Ne souriez pas en regardant ces véhicules, car c'est quasiment avec des machines identiques que soldats italiens partiront faire la guerre contre les Britanniques en décembre 1940 ! Qui osera encore affirmer que ces hommes n'étaient pas courageux ?

USSME

Les premières opérations sur la frontière égyptienne, entre juin et septembre 1940, génèrent un certain nombre de pertes au sein des unités blindées italiennes. Celles-ci sont tout autant le fait d'escarmouches avec l'ennemi que de pannes mécaniques. En cela, elles sont difficiles à évaluer avec certitude. L'accrochage le plus notable a lieu le 16 juin 1940, à Gabdz-Gdeif-Ghirba, entre une colonne commandée par le colonel D'Avanzo et les automitrailleuses et chars légers des *7th* et *11th Hussars* renforcés par une section antichar. La colonne italienne était composée d'un bataillon d'infanterie libyenne, des blindés légers de la 3e compagnie du IX bataillon et d'une section de la 17e batterie de 77/28 du IV groupe d'artillerie libyenne. Elle perdit la totalité des L3 engagés ; douze machines selon les sources officielles, dix-sept selon le *War Office*. Le chiffre de douze étant plus conforme à l'effectif d'une compagnie, nous le retiendrons d'autant plus facilement qu'il émane du camp directement concerné. On relèvera également le premier combat de chars d'Afrique du Nord qui intervint le 5 août 1940. Côté italien, on retrouve les M11/39 du I bataillon œuvrant sous le commandement du colonel Aresca. Au cours de cette bataille, les tankistes d'Aresca repousseront les Britanniques en leur infligeant quelques pertes, dont deux chars détruits et deux autres abandonnés. Six M11/39 furent mis hors de combat, trois du fait de l'ennemi, trois pour cause de pannes mécaniques. Aucun de ces engins ne sera récupéré. À compter de cette date, la présence massive de troupes italiennes sur la frontière égyptienne, alors surnommée « *The Wire* » par les Anglais, permet à Rome de préparer l'avance vers Sidi Barrani.

Cette dernière a lieu en septembre 1940. Les unités blindées sont alors réparties comme suit. Le *1° Raggruppamento* est rattaché au XXIIIe corps d'armée tandis que le *2°* épaule le groupe des divisions libyennes. En outre, l'une des deux compagnies de M11/39 du II bataillon et le LXI bataillon de chars légers renforcent le groupement motorisé Maletti. Le 13 septembre, les troupes italiennes se mettent en marche pour rallier la frontière qui est franchie dès le lendemain. L'avance est ralentie par la terrible chaleur qui règne dans le désert à cette date ; rappelons que les troupes avancent à pied. La localité de Buq Buq est dépassée le 15. Sidi Barrani est occupée le 16, à 14h45. Contrairement à ce qui a souvent été écrit au sujet de cette opération, le groupe Maletti ne s'est pas « perdu » dans les sables égyptiens et l'avance italienne n'a pas été perturbée par les actions de retardement des forces de couverture britanniques ; à cette date, le gros des unités anglaises est d'ailleurs concentré à Mersa Matrouh. En revanche, les carences italiennes en matière de moyens automobiles de transport expliquent le fait que c'est à « bout de souffle » que les colonnes d'infanterie atteignent leurs objectifs, certaines ayant accompli des étapes quotidiennes de trente kilomètres sous un soleil brûlant sans percevoir le moindre ravitaillement en eau !

Avertissement : Compte tenu du nombre important d'annexes, d'encadrés, de cartes, de plans et de profils en couleurs illustrant cet article nous avons été contraints d'organiser son iconographie en fonction d'impératifs techniques malheureusement inconciliables avec une déclinaison chronologique des clichés.

La rédaction

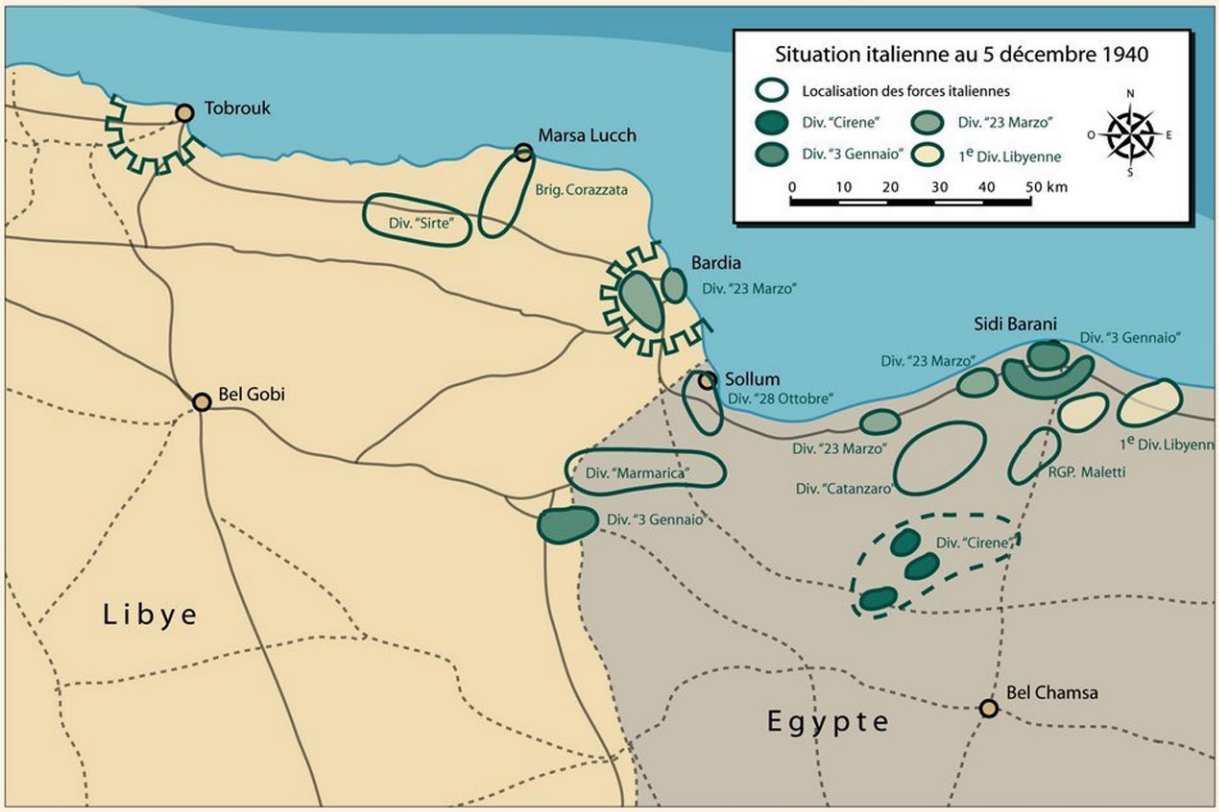
CONTRE-OFFENSIVE BRITANNIQUE

Une fois Sidi Barrani tombée, constatant l'absence d'exploitation italienne vers Mersa Matrouh, les Britanniques reprennent progressivement leurs opérations de harcèlement. Celles-ci vont déboucher sur plusieurs combats d'importance qui impliqueront l'emploi de blindés par les deux camps. L'affrontement le plus connu intervient le 19 novembre 1940, à Alam Abu Hileiuat, entre plusieurs colonnes mobiles italiennes, dont une constituée de vingt-sept M11/39 appuyés par six pièces légères 47/32 et quatre canons 65/17, et une soixantaine de blindés britanniques, dont un escadron de chars légers du *7th Hussars* aidé par les bouches à feu du *1st RHA* de la *4th Armoured Brigade*. Lors de cet accrochage à grande échelle, les Italiens accuseront la perte, entre autres, de cinq des M11/39 du II bataillon du groupe Maletti tout en revendiquant une dizaine d'automitrailleuses ennemies détruites. Les limites du M11/39, notamment la faiblesse de son armement en tourelle, se feront jour lors de ces combats. Indépendamment de ceux-ci, les unités italiennes effectuent aussi un certain nombre de mouvements qui engen-

Ci-contre et en face :

M13/40 à l'attaque ! Ces photos prises sur le vif (vraisemblablement des blindés de l'Ariete à El-Alamein) montrent ce qu'ont du voir les soldats de la *Combe-Force* et de la *4th Armoured Brigade*, les 6 et 7 février 1941, à Beda Fomm. Malgré une situation désespérée, les tankistes italiens firent preuve « d'un cran » à toute épreuve, répétant leurs assauts contre les différents barrages anglais bloquant la Via Balbia. Le sacrifice des bataillons de chars italiens permit l'évacuation de quelques lambeaux d'unités via les pistes longeant la mer, axes que les Britanniques, pressés sur la route principale, ne parvinrent à définitivement fermer qu'au matin du 7 février.

USSME



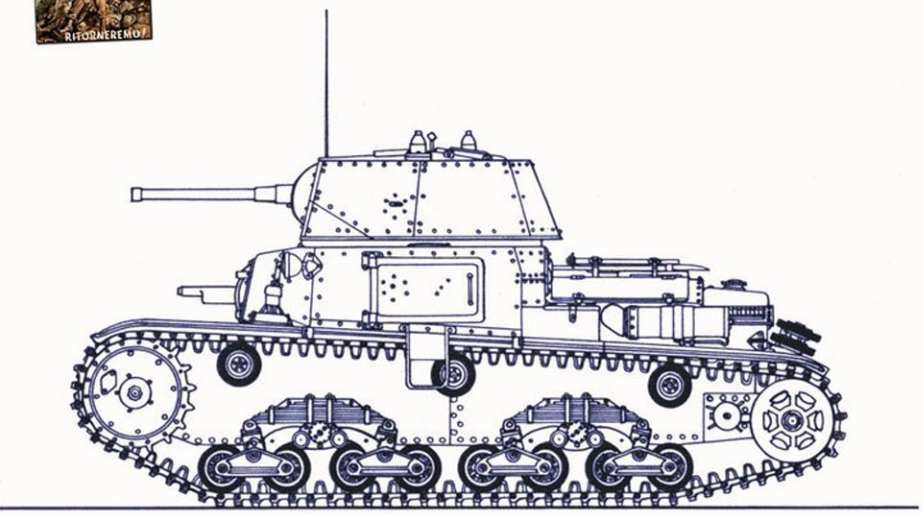
drent des pertes du fait du manque de fiabilité des matériels. C'est aussi à cette époque que les premiers bataillons de chars M13/40 s'entraînent et s'acclimatent à ce théâtre d'opération.

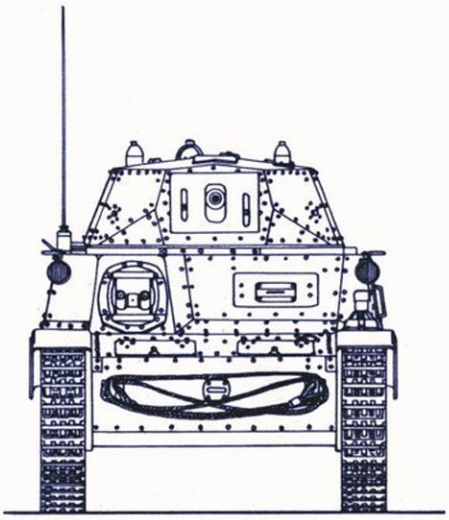
L'opération « Compass » entraîne l'engagement et la destruction des vingt-deux chars M11/39 du II bataillon, du LXI bataillon de L3 avec le Groupe Maletti (le 9 décembre au matin, au camp de Nibeiwa), du IX Bataillon de L3 lors d'une contre-attaque avec la 2e Division Libyenne (le 9 décembre après-midi, à Tummar) et du XX bataillon de L3 en couverture à Buq Buq (le 10 décembre). À noter que l'attaque britannique est lancée contre la seule unité mobile du dispositif italien, le groupe Maletti, qui est isolé, sans soutien ni flancs-gardes… Sa disparition privera les unités d'infanterie italiennes de la possibilité de s'appuyer mutuellement. En frappant au centre, les Anglais sapent la défense adverse qui ne pourra que s'effondrer. C'est la « théorie des dominos » revue par O'connor.

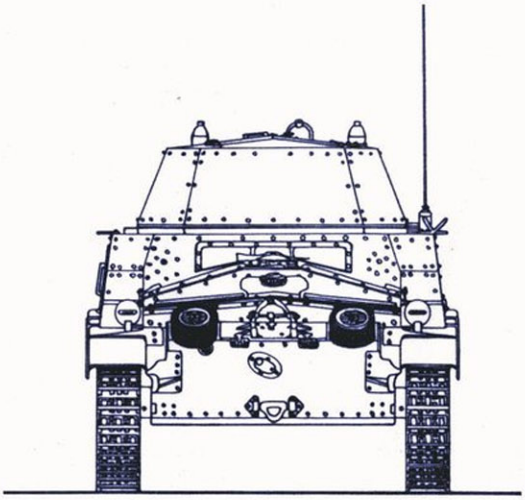
OPÉRATIONS CONTRE BARDIA ET TOBROUK

Le succès de la campagne anglaise est alors déterminé par la réussite de l'impétueuse poursuite lancée par le général

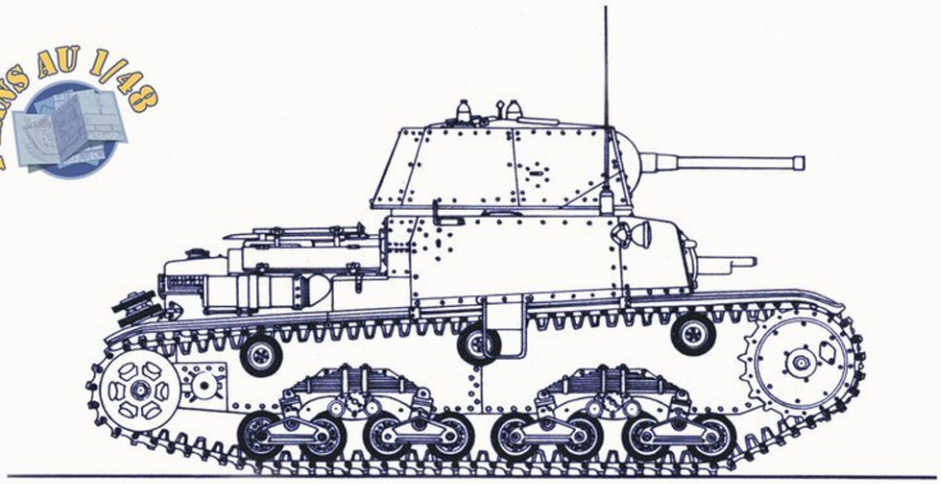
Suite de l'article page 36





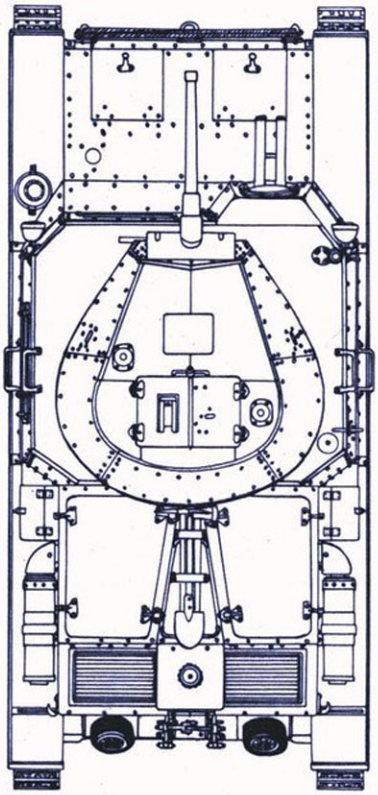


PLANS AU 1/48



M13/40

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



Dans les colonnes de la presse spécialisée comme dans les chapitres des études d'histoire militaire, il est commun que les auteurs relèvent, souvent à juste titre, la médiocrité des matériels en dotation dans l'Armée du *Duce*. Ceci est particulièrement vrai avec les chars. Mais pour celui qui veut aller au-delà de considérations générales, il s'avère quasiment impossible de pouvoir se mettre « à la place d'un tankiste italien », faute de documents de synthèse rédigés par les principaux intéressés. C'est pourtant ce que nous allons essayer de vous proposer avec ce texte écrit à partir de bribes documentaires d'époque, y compris des témoignages.

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'ossature des forces blindées italiennes est constituée par le char M13/40 et ses dérivés, les M14/41 et M15/42. Conçu en 1939, le M13/40 devait devenir le principal char de bataille des unités blindées. Lorsqu'un tankiste apprenait que son bataillon de chenillettes allait être transformé en bataillon de chars moyens, il est indubitable que cette nouvelle devait être perçue, *a priori*, comme excellente. En effet, équipé d'un canon moderne de 47mm en tourelle et de quatre mitrailleuses Breda 38 de 8mm dans sa première version (celle qui sera engagée en Cyrénaïque durant la période qui nous occupe), le M13 correspondait à un progrès certain pour les équipages transalpins qui, enfin, pouvaient se préparer à affronter dans de bonnes conditions les chars ennemis ; qu'il s'agisse d'ailleurs d'engins français ou bien britanniques. Pourtant, très rapidement, les tankistes déchantaient car, une fois passée la phase d'acclimatation à leur nouvelle monture, ils ne pouvaient que se rendre compte du fait que celle-ci n'était pas adaptée au combat moderne. Mettons-nous à la place d'un chef de M13/40 pour mieux visualiser le quotidien qu'a été celui de ces hommes et réaliser quelle dose de courage il leur a fallu pour tenir leur rang aux côtés de leurs homologues de l'*Afrika-Korps*.

Tout d'abord, le poste de notre chef de char exige une très grande polyvalence puisque, outre le commandement du véhicule, ce dernier assure le service des armes en tourelle (le canon de 47mm et une mitrailleuse Breda coaxiale), ainsi que, éventuellement, celui de la mitrailleuse antiaérienne montée sur le toit de tourelle dans la première version du char. Le fait de cumuler ces fonctions est une caractéristique commune avec les équipages français. Pour ceux-ci comme pour les Italiens, à l'usage, cela se révélera catastrophique car il s'agit de deux postes à part entière dont les exigences au combat sont impossibles à cumuler. Ensuite, malgré la hauteur non négligeable de son blindé (ce qui, en tant que tel, est un handicap surtout dans les zones désertiques), le chef d'un M13/40 dispose d'une capacité d'observation réduite. Songez plutôt que notre tankiste n'a à sa disposition qu'un petit périscope, certes lui permettant d'observer sur 360°, mais qui n'a aucune capacité de grossissement. Un télescope principal, servant au pointage du 47mm, est aussi disponible mais il possède une très faible capacité de grossissement : 1,25X là où les chars engagés dans le désert libyen par les autres nations ont en général des lunettes de visée à 3X. Ceci a pour conséquence directe de réduire la portée utile du canon de 47mm à maximum 1 200 mètres (800 mètres dans la pratique ; la portée de la mitrailleuse coaxiale était de 900 mètres). C'est pourquoi les qualités de la pièce d'origine autrichienne Böhler de 35 calibres, qui théoriquement pouvait envoyer à 3 500 mètres un projectile antichar de 1,43 kilos (vitesse initiale : 630m/sec) ou un explosif de 2,97 kilos, n'ont jamais été utilisées par les équipages de M13/40. En substance, au-delà de 800 mètres, notre tankiste ne pouvait affiner sa visée ! C'est aussi à cause de la mauvaise qualité des optiques de tir que ce canon semi-automatique pouvant tirer vingt obus par minute a rarement atteint, en situation opérationnelle, une cadence supérieure à huit projectiles. À noter que, si les premières versions du M13/40 disposaient d'une dotation de cent deux obus, celle-ci se réduisit de manière drastique (quatre-vingt-sept maximum) sur le M14/41, ce du fait d'une motorisation par trop poussive.

Les autres membres d'équipage de notre M13/40 ne sont pas mieux lotis que leur chef de bord. Ainsi, seul le pilote a la chance d'avoir à sa disposition un périscope (sans capacité de grossissement). Le mitrailleur, lui, doit se contenter d'une fente d'observation lorsqu'il utilise ses deux Breda. Le système de communication est un autre point faible du chars Nous ne soulignons pas ici l'absence de radio dans les premiers M13/40 car, très rapidement, cette carence sera comblée par l'installation d'un poste dans chaque char (Marelli RF 1 CA), les chars d'état-major disposant en outre d'un RF 2 CA. En revanche, les communications internes d'un M13/40 sont assurées grâce à des microphones avec écouteurs identiques à ceux utilisés par les équipages des bombardiers italiens, hormis pour le conducteur. Celui-ci dispose d'un système complexe de communication directe avec le chef de char qui est en tourelle, par le biais de deux indicateurs visuels rappelant ceux utilisés à bord des navires. Seul souci mais il est de taille, ce système, comportant plusieurs voyants lumineux, ne fonctionne que lorsque la tourelle est en position de marche, soit à douze heures. On imagine à peine les conséquences de ce « détail » technique lorsque le char doit tirer de flanc tout en manoeuvrant ! Si l'on ajoute à cela que l'interphone du chef de char – et tireur – doit impérativement être déconnecté en cas de rotation de la tourelle, il devient facile de comprendre que le M13/40 est avant tout un char fait pour combattre sans son arc avant. Or, la particularité de la guerre du désert est justement le débordement de l'ennemi donc l'engagement de celui-ci sur ses flancs. Que les M13/40 attaquent ou défendent, dans les deux cas, ils sont terriblement handicapés par les aspects techniques évoqués ci-dessus.

Terminons enfin notre tour d'horizon par le moteur poussif du char, le même que celui du M11/39 mais avec deux tonnes de plus à mouvoir et qui n'autorise que très peu d'impedimenta, sa suspension et son train de roulement vulnérables, un coup heureux de fusil antichar « *Boys* » suffisait à briser les chenilles et par son blindage fait de tôles vissées ; inutile d'ajouter qu'en cas de coup au but, les rivets se transformaient aussitôt en projectiles mortels pour l'équipage !

Il apparaît que la tâche d'un chef de char M13/40 n'avait rien « d'une partie de plaisir ». Néanmoins, les tankistes italiens utilisèrent cet engin au combat durant trois longues années. Avec ce texte bref, nous espérons aussi que le lecteur se sera rendu compte qu'au-delà du calibre d'un canon ou du poids d'un char, il existe nombre de caractéristiques rarement étudiées qui, pourtant, font ou non la valeur au combat d'un engin.

O'connor. Dans un premier temps, celui-ci contraint les Italiens à abandonner leurs postes frontières et à se replier sur Bardia, ville dont l'encerclement se dessine dès le 14 décembre 1940. L'exploitation décidée par O'connor est d'autant plus remarquable qu'elle intervient alors que les Britanniques ont tout de même subi des pertes sensibles et que la *4th Indian Division* vient d'être retirée de la « ligne de front ». Le repli des Italiens, quant à lui, peut s'expliquer assez facilement, car s'ils disposent encore, sur le papier, d'un certain nombre d'unités d'infanterie,ces derniers n'ont qu'une compagnie de douze M13/40 en cours de réparation et quelques chenillettes L3 usées à opposer aux déferlement de la *7th Armoured Division*.

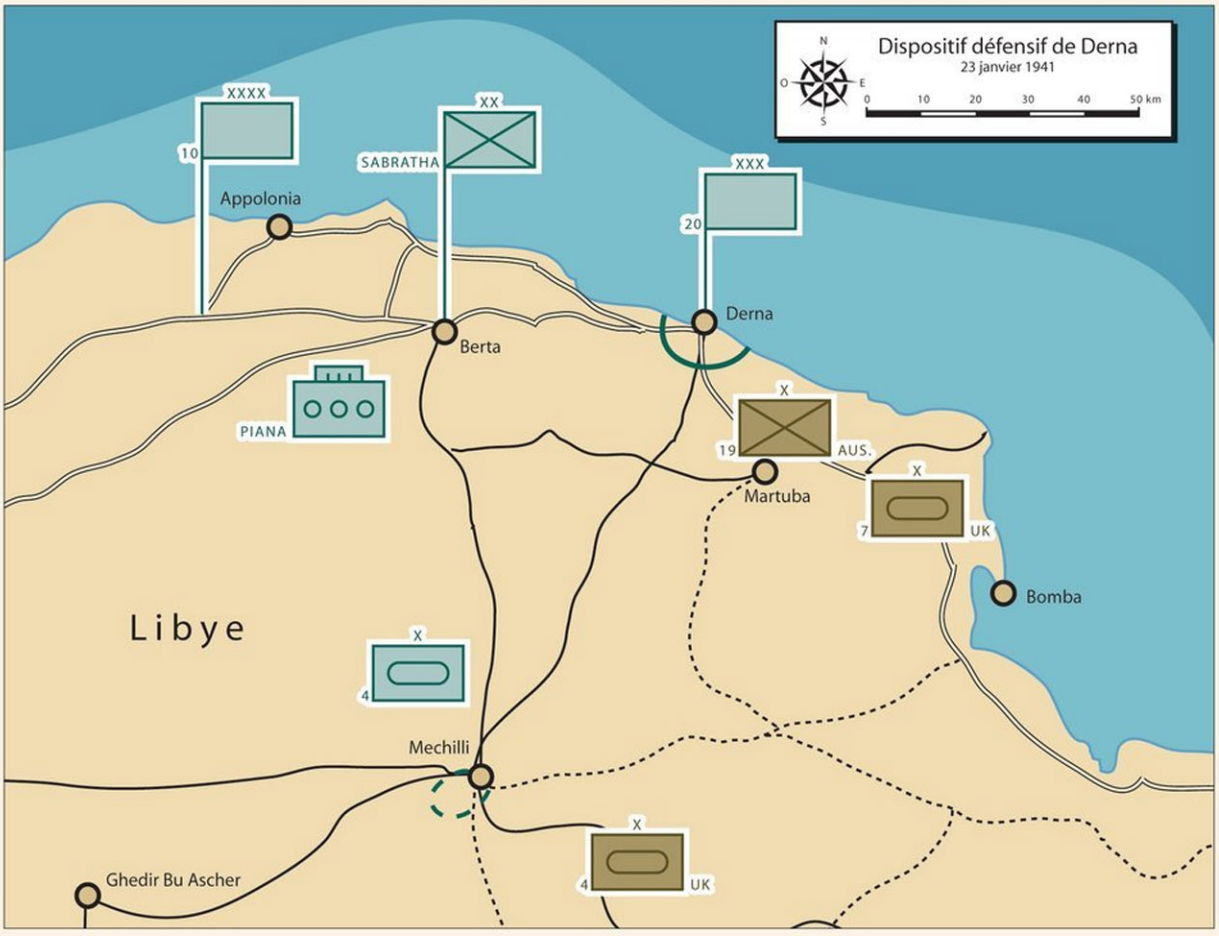
L'attaque sur Bardia engendre la perte du LXII bataillon de L3, celle de la 1e compagnie du III bataillon de treize M13/40 [Il s'agit de chars du III bataillon de la brigade Babini qui a reçu l'ordre de se porter sur Solloum le 10 décembre au matin et qui aurait laissé des véhicules en panne à Bardia en se retirant – NdlA] ainsi que des débris des XX et LXI bataillons. Au cours de ces opérations, l'intervention des Matilda *Mk. II* sera de nouveau décisive. En effet, grâce à l'appui de l'artillerie, les assaillants parviendront à créer une brèche permettant l'irruption des chars à l'intérieur du périmètre défensif italien. Les réserves mobiles italiennes ne pourront alors strictement rien faire contre la progression des *Infantry Tanks* britanniques appuyés par des groupes de fantassisn. Les équipages de M13/40 se battront néanmoins avec courage et abnégation ; les traditions de cette « compagnie perdue », anéantie lors de ces combats, sont encore conservées de nos jours par la 132e brigade blindée « Ariete », dont la 1e compagnie est baptisée « *Leoni di Bardia* ».

La prise de Tobrouk amène quant à elle la destruction des chars du I bataillon, sept à dix M11/39 sur trente-neuf, les autres combattant enterrés, et celle des L3 du LXIII bataillon. Certains auteurs ont aussi fait état de la participation de M13/40 à cette bataille, ce qui, en l'occurrence, nous semble très peu probable. On notera également la présence de quelques tankettes du XXI bataillon ; inutilisables, elles semblent avoir été cannibalisées au profit d'autres chenillettes.

Au passage, il n'apparaît pas inutile de rappeler ici que, contrairement à ce qui a fréquemment été écrit, il semblerait que les deux bataillons de M11/39 envoyés en Afrique du Nord en juillet 1940 ne soient pas égaux en effectifs. L'analyse approfondie de plusieurs rapports italiens semble révéler que, si le I bataillon, détruit à Tobrouk, est organisé selon le schéma classique de trois compagnies (soit quarante-cinq machines), le II bataillon, anéanti à Nibeiwa, ne comptait que deux compagnies renforcées (soit un total de vingt-sept blindés). En effet, douze M11/39 furent prélevés sur le II bataillon pour être expédiés en Afrique Orientale italienne où ils combattirent jusqu'à leur destruction.

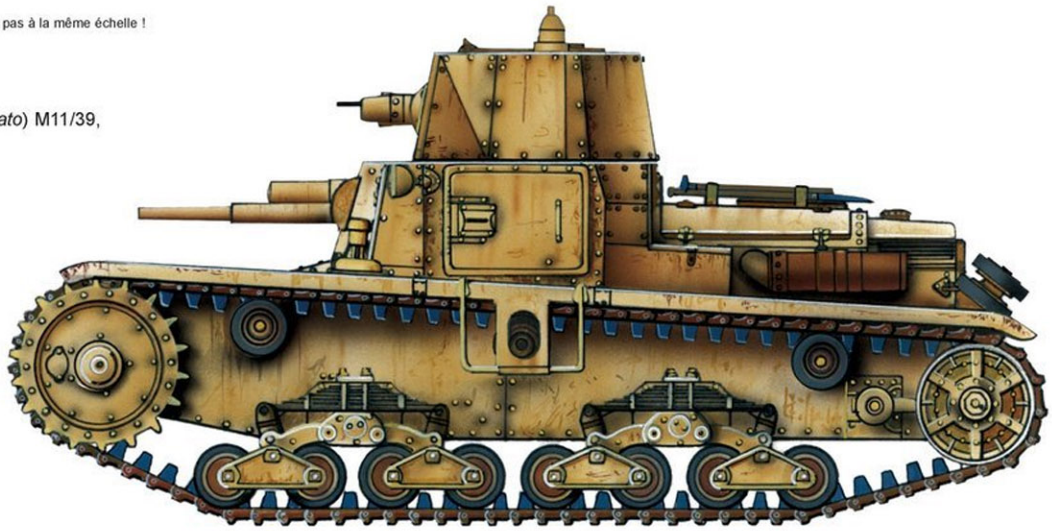
RETRAITE DE CYRÉNAÏQUE ET BEDA FOMM

La couverture de Mechilli est effectuée par la brigade Babini qui regroupe à cette date les bataillons de chars III et V, soit cinquante-sept M13/40, les blindés légers du bataillon LX détaché de la division « Sabratha », soit vingt-huit machines dont environ quatorze en état de marche, ainsi que diverses unités de soutien : un peloton d'automitrailleuses, une compagnie motocycliste issue de la division « Savona », une batterie de canons 105/28 et une batterie de 75 CK. C'est à cette occasion qu'interviennent les combats de chars les plus importants de la campagne, les *Mk. VI* de la *7th Armoured Brigade* étant même repoussés par les blindés italiens après

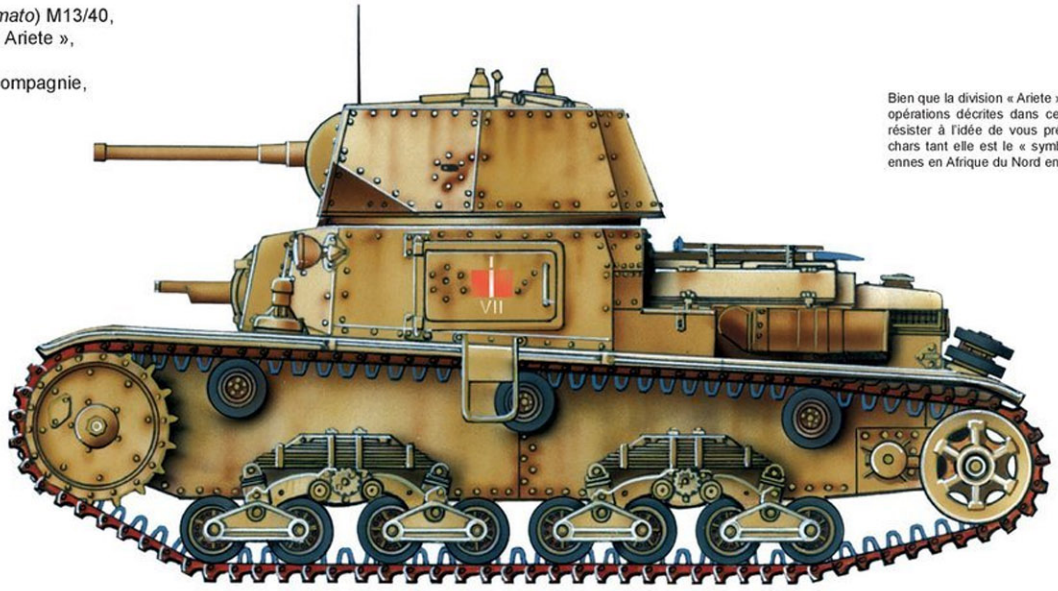


Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !

Char moyen (*Carro Armato*) M11/39,
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.

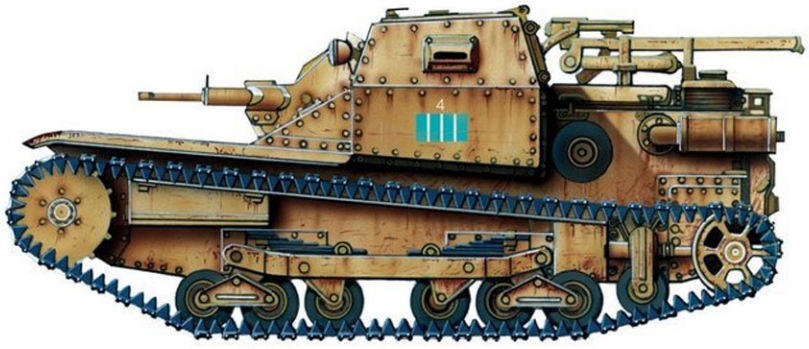


Char moyen (*Carro Armato*) M13/40,
132e Division Blindée « Ariete »,
VIII bataillon
1e char, 1e peloton, 1e compagnie,
Libye, mars 1941.

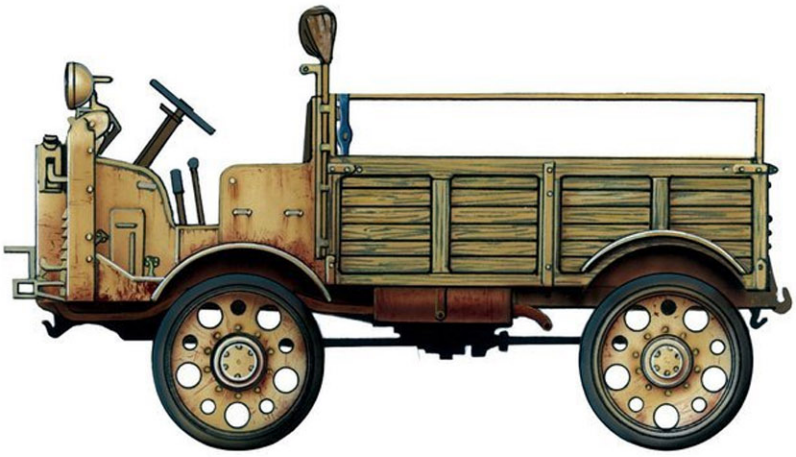


Bien que la division « Ariete » n'ait pas été engagée dans les opérations décrites dans cet article, nous n'avons pas pu résister à l'idée de vous présenter le profil de l'un de ses chars tant elle est le « symbole » des unités blindées italiennes en Afrique du Nord en 1941-42. La rédaction.

Chenillette CV3/35,
VIII bataillon
4e char, 3e peloton, 2e compagnie
(couleur rouge).
Libye, mars 1941.



Autocaretta OM 37,
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

M13/40 détruit dans le secteur de Beda Fomm, en février 1941. Bien qu'étant d'apparence relativement moderne le M13/40 souffrait de nombreux défauts conceptuels.

USSME

Photo prise sur le vif à l'extérieur du camp de Nibeiwa (exactement au sud-ouest d'Alam el Nibeiwa), sur laquelle on ne dénombre pas moins de douze M11/39 mis hors de combat. Contrairement à ce que les Britanniques ont pu affirmer, le groupe Maletti ne fut pas surpris par leur attaque, l'activité des colonnes motorisées et des avions anglais ayant été repérée dès la veille par les Italiens. Aussi, les chars du II bataillon étaient-ils en position à l'extérieur du périmètre défensif (inachevé et sans mines) sous le commandement du major Campanile dès 5h30. Privé de radio, celui-ci fut contraint de commander à l'aide de fanions, ce qui désorganisa ses forces et facilita les assauts ennemis.

USSME

avoir enregistré des pertes sensibles. Toutefois, après ce combat victorieux, Babini et ses hommes reçoivent l'ordre de se porter vers le nord afin de couvrir le flanc de la ligne de défense devant Derna qui est directement menacée par les Australiens. *De facto*, ce mouvement libère les routes les plus directes entre Mechilli, que la *7th Armoured Division* ne va pas tarder à réoccuper, et Benghazi. Cet ordre de repli signé Graziani est une erreur qui se révèlera fatale à une 10e Armée confrontée aux qualités manœuvrières d'O'connor.

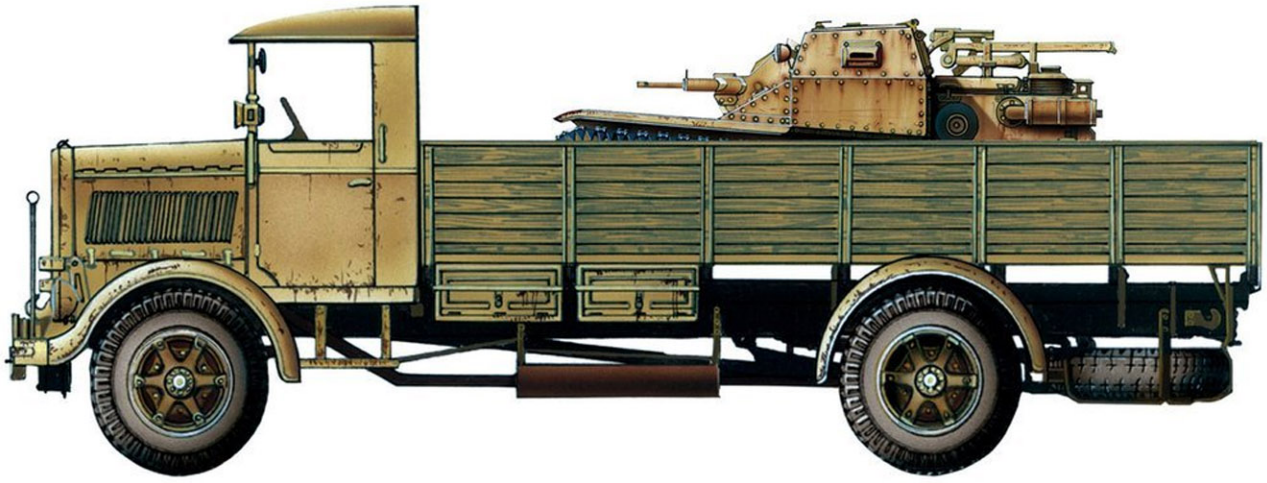
Moins connue des amateurs d'histoire militaire est la protection de l'aérodrome de Maturba par une force motorisée *ad hoc*, constituée par la 60e compagnie de *Bersaglieri* motocyclistes provenant de la division « Sabratha », deux automitrailleuses, vraisemblablement des Morris britanniques capturées, ainsi que par les quatre derniers M11/39 du I bataillon. Cette force disparaîtra dans la bataille qui précèdera la chute de Derna face aux Australiens de la *19th Infantry Brigade*. Les restes de ce détachement seront amalgamés avec les parachutistes libyens du groupe Pasquali, unité qui formera l'arrière-garde de l'armée. De même, peu nombreux sont les écrits faisant référence à la constitution d'un groupe motorisé aux ordres du colonel Piana, servant à défendre Berta ainsi qu'à faire le lien entre Derna et la brigade Babini positionnée à Mechilli. Ce groupement rassemble des éléments motorisés d'appui détachés de leurs divisions d'origine. Il s'agit donc d'une unité essentiellement constituée d'artillerie. Elle totalise soixante-deux mitrailleuses, dix-huit mortiers, dix lance-flammes et soixante-seize pièces de divers calibres, le tout transporté par environ deux cents véhicules tout-terrain. Cet ensemble, pour le moins hétéroclite, est par ailleurs doté d'une étonnante capacité de reconnaissance reposant sur cent vingt motos ! Après avoir renforcé la brigade Babini à Mechilli, le groupe Piana sera détruit lors de la bataille de Beda Fomm.

Il est tout aussi intéressant de noter que les derniers renforts en chars M13/40 étaient vraisemblablement destinés à constituer une deuxième brigade blindée (le XXI bataillon étant en cours de rééquipement sur trente-six M13/40 et le VI bataillon, soit quarante-sept chars, à l'entraînement autour de Benghazi), avec deux bataillons de mitrailleurs (les XXV et XXVII), un groupe d'artillerie de 75/27, le III/10 de la division « Bologna », sous le commandement de Bignami. Ce groupement, qui va assurer en catastrophe la couverture orientale de Benghazi, sera engagé séparément à Beda Fomm. Ainsi, si le général O'connor n'avait pas monté et réussi l'une des plus brillantes manœuvres de la Seconde Guerre mondiale, les brigades Babini et Bignami seraient vraisemblablement devenues le noyau dur d'une future division blindée italienne constituée en Libye.

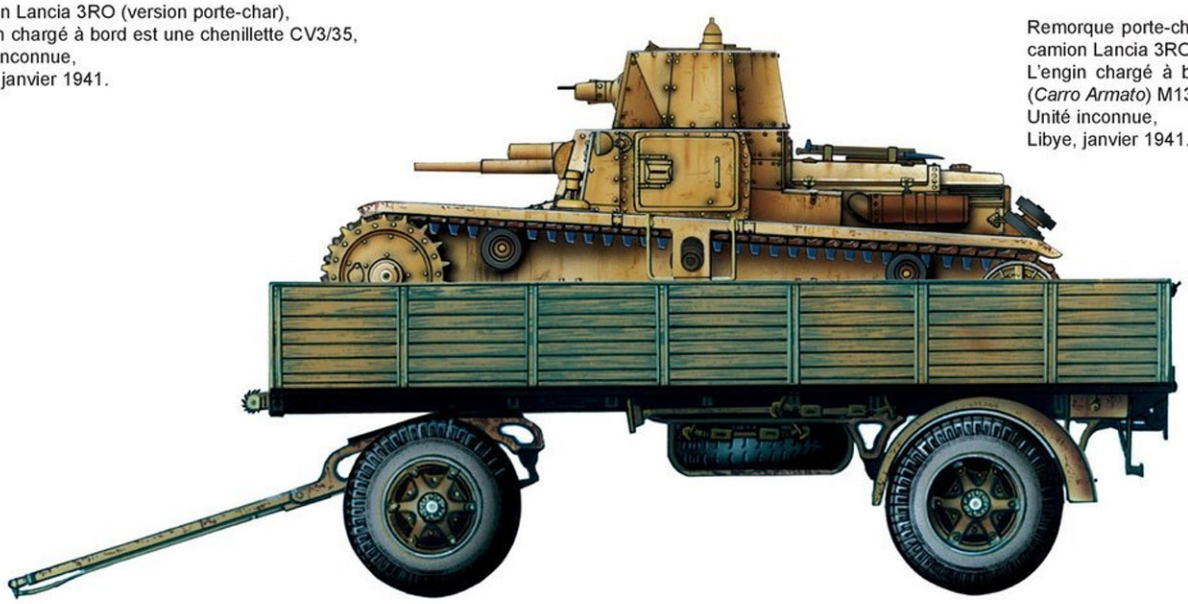
La bataille de Beda Fomm sera le chant du cygne des dernières unités blindées italiennes de Libye, à savoir les bataillons de chars M13/40. Le VI, engagé en premier sur les lieux le 6 février au matin, disparaîtra dans la tourmente. *Idem* pour le

Suite de l'article page 45

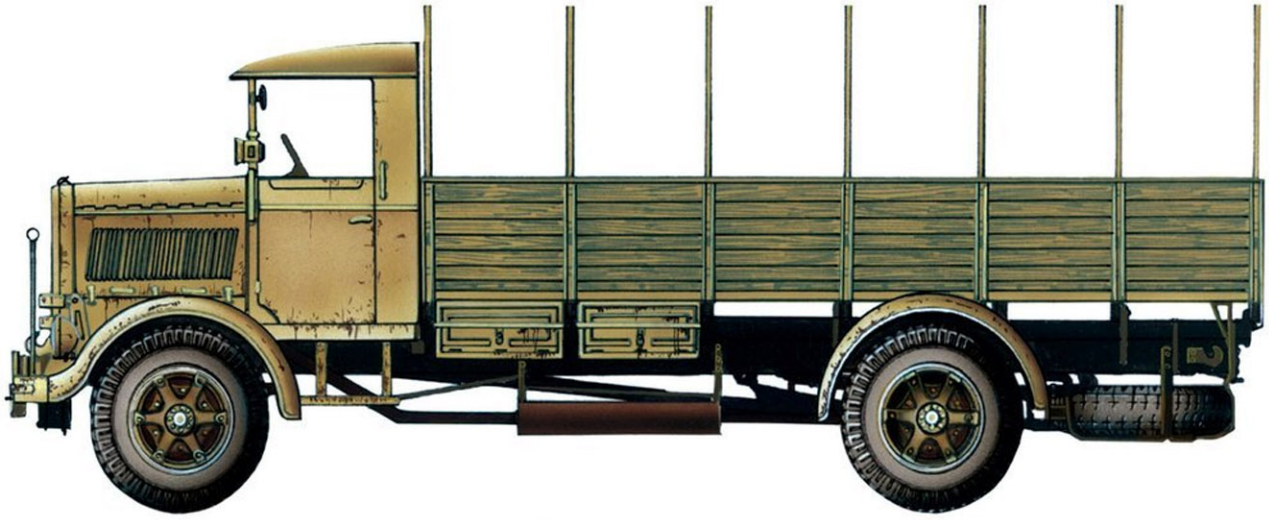
Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !



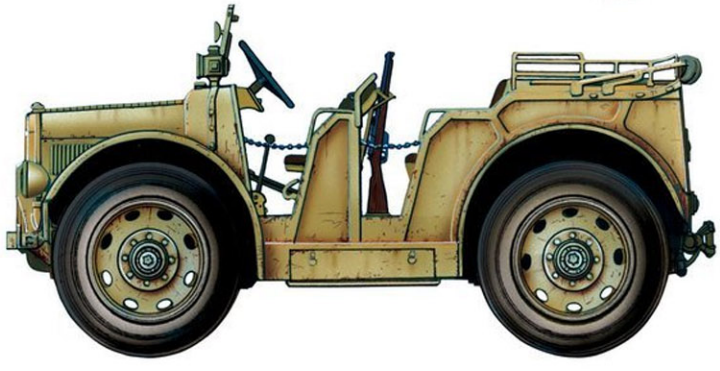
Camion Lancia 3RO (version porte-char),
L'engin chargé à bord est une chenillette CV3/35,
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.



Remorque porte-char moyenne Viberti pour camion Lancia 3RO,
L'engin chargé à bord est un char moyen (*Carro Armato*) M13/40,
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.



Camion Lancia 3RO (version cargo),
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.



SPA TL37,
Unité inconnue,
Libye, janvier 1941.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

FOX KILLED IN THE OPEN GROUND

BEDA FOMM
Situation au 5 février à 22 heures

N
O
E
S

Localisation initiale des forces italiennes

Direction de repli des forces italiennes

0 10 20 30 40 50 km

Mer méditerranée

Tolemaide

Tocra

Barce

XX
6 AUS.

El Abiar

El Charruba

Benghazi

Ghedir Bu Ascher

Giardina

Belgerrari

Ghemines

Soluch

Sceleidima

4.5 UK

Msus

X
7 UK

XX
7 UK

XXXX
10

Carcura

XXX
20

Beda Fomm

X
4 UK

Antelat

Bir Bengania

XX
SABR.

COMBE FORCE

SUDCIR

Agedabia

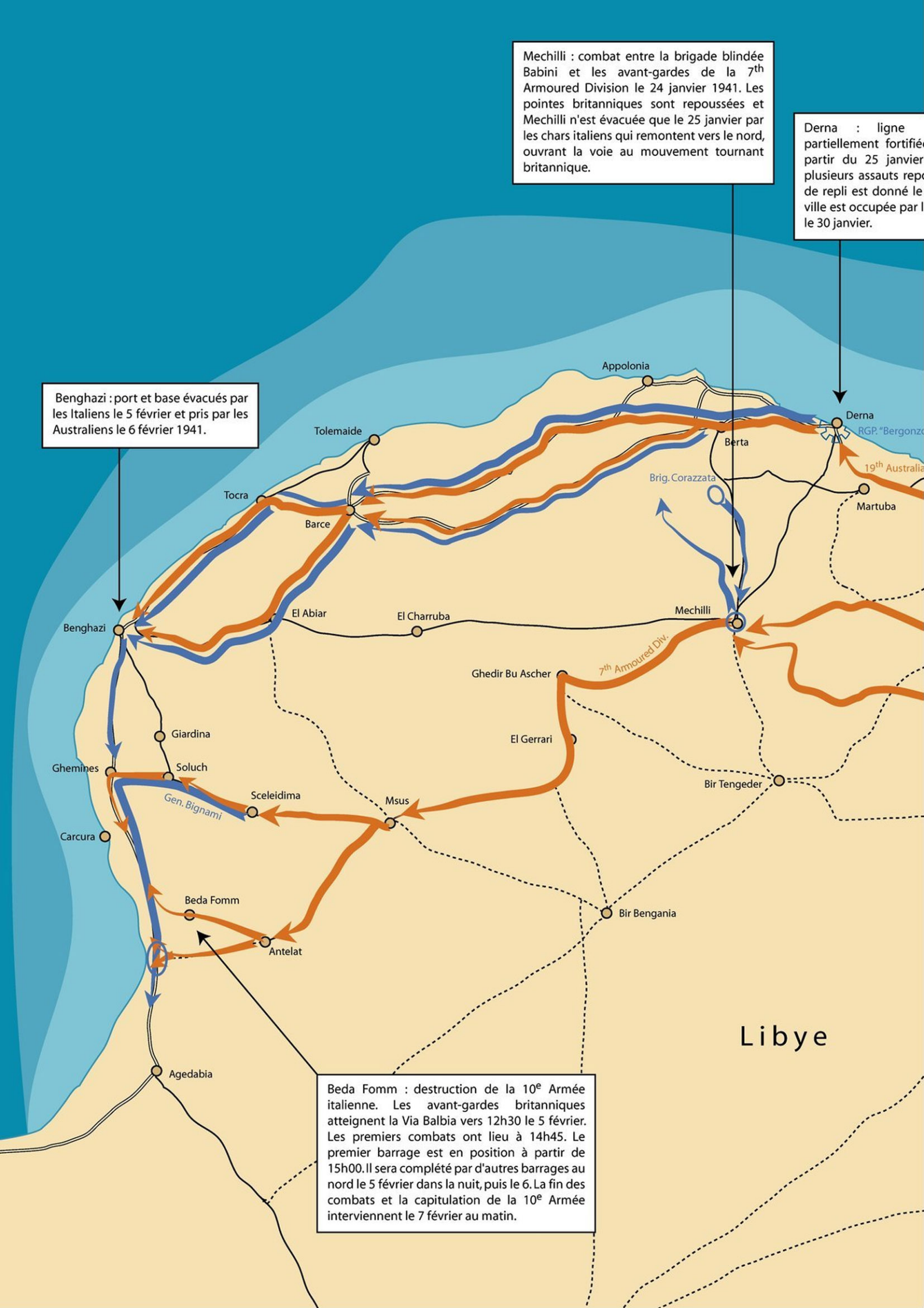
Libye

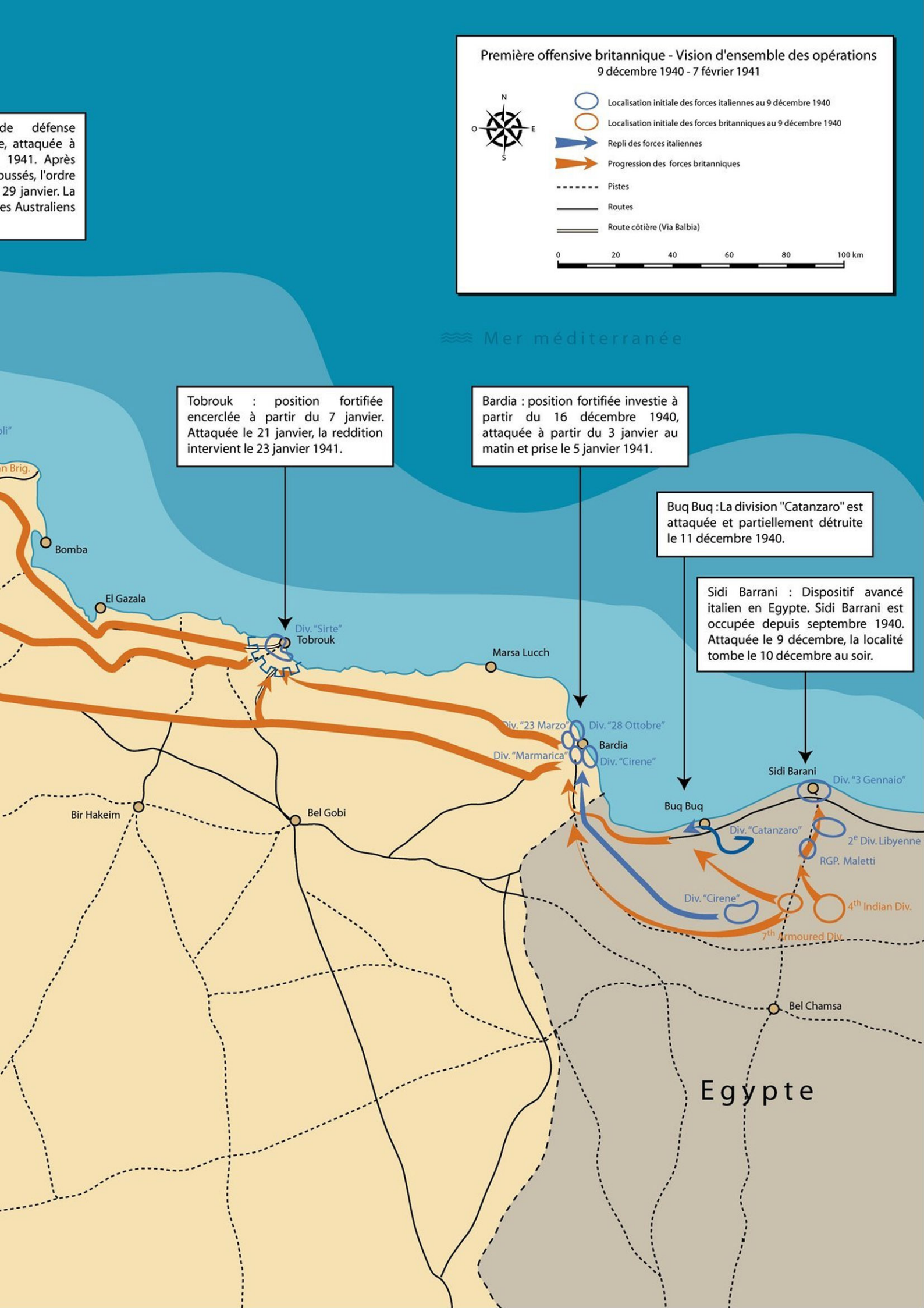
Le 29 janvier, à 12h30, lorsque Graziani décide la retraite, il dispose encore d'une avance suffisante sur les Anglais pour organiser son opération avec une certaine sérénité. Les Australiens sont bloqués devant Derna tandis que la *7th Armoured Division* n'occupe Mechilli que depuis la veille. Du fait du déficit de moyens de transport, la retraite se déroule difficilement mais d'une manière organisée. Les Italiens décrochent en bon ordre, sans être réellement gênés par l'avance de la *19th Infantry Brigade* australienne. Le 4 février, à 17h00, la donne change brutalement : alors que les unités transalpines sont encore à l'est de Barce, sur leur troisième position de repli, les Britanniques occupent M'sus. Autrement dit, ils peuvent désormais couper l'unique voie de retraite italienne. En effet, si les abords de Bengazi sont couverts face à l'Est par deux groupements tactiques, le groupe mobile de la zone de Barce et le groupe Bignami, la voie la plus au sud, vers Beda Fomm, est libre de toute présence italienne ; l'ordre de miner cet axe routier au niveau d'Antelat a bien été donné au soir du 4 février mais le détachement du génie chargé de cette mission de la plus haute importance ne se mettra en route... que le 5, vers 10h00 ! Date à laquelle les Anglais occupent déjà cette position de première importance.

Face aux informations inquiétantes parvenues le 4 au soir à Benghazi, il est ordonné au groupe Allegri et au 10e *Bersaglieri* de rallier au plus vite Agedabia. Ce mouvement se fait sous la responsabilité du général Della Bona qui reçoit ses ordres le 5 février à 8h00. Il choisit de rallier Agedabia, en dépassant les colonnes sur la Via Balbia. Arrivant sur place à 15h00, il retrouve le colonel Moricca, chef de corps du 10e *Bersaglieri*. L'homme a précédé sa colonne afin de préparer les positions à occuper. Juste derrière, le groupe Allegri est attaqué au kilomètre n°37, à 14h45, par des automitrailleuses britanniques du *11st Hussars*. Les Italiens les repoussent, capturant au passage un véhicule et son équipage, avant d'arriver sains et saufs à Agedabia vers 15h30. À la nouvelle des premiers combats sur la Via Balbia, Le général Della Bona conçoit les plus vives inquiétudes pour les forces qui la descendent « en chapelet ». Il décide de renvoyer Allegri et ses soldats vers le Nord afin de soutenir le passage du 10e *Bersaglieri* et des autres convois. Malheureusement, cet ordre ne pourra être exécuté, le groupe Allegri ne parvenant pas à dépasser le kilomètre n°40, ce malgré deux tentatives. Vers 22h00, épuisé, Allegri décroche vers Agedabia. Le régiment de *Bersaglieri* et les unités arrivant derrière lui risquent d'être livrés à leur triste sort, quelque part sur la Via Balbia, entre les kilomètres n°30 et 70…

Le 10e *Bersaglieri* suit la colonne Allegri avec un quart d'heure de battement. Après le passage d'Allegri, ces quinze minutes suffisent aux Britanniques pour prendre position avec de l'infanterie et de l'artillerie en renfort des automitrailleuses du *11st Hussars*. Les Fiat 626 et Lancia 3RO transportant les *Bersaglieri* avancent en colonne. Aucune information sur l'éventuelle présence de l'ennemi ne leur a été donnée, à l'exception des instructions usuelles relatives aux attaques aériennes. Pour ces hommes, il ne s'agit que d'un déplacement stratégique sur leurs arrières ; ce qui explique que leur colonel ait pris de l'avance afin de préparer leur arrivée. À 15h00, ils sont brutalement pris sous un feu de fil destructeur qui anéantit le bataillon de tête (XXIV). Malgré la surprise, la réaction italienne est immédiate. Les deux autres bataillons, emmenés par le lieutenant-colonel Pisciotta (XXXV et XVI), sautent de leurs véhicules – qui seront détruits un par un par l'artillerie anglaise – pour tenter de forcer le passage entre la Via Balbia et la mer. L'assaut est repoussé par une compagnie du *2/Rifle Brigade* opportunément positionnée par le général Combe. Les Britanniques s'accrochent au terrain et résistent aux attaques italiennes répétées. Une fois encore, la célèbre « *Thin Red Line* » tient ! Sur la Via Balbia, l'embouteillage est immédiat. Les groupes italiens arrivant derrière les *Bersaglieri* sont stoppés sur la route sans possibilité de manœuvre. Le désordre est total. L'artillerie ne parvient pas à mettre ses pièces en batterie. Le moral s'effondre. Dans les positions britanniques, les prisonniers s'accumulent. Durant la nuit, un deuxième barrage anglais, formé par des unités de la *4th Armoured Brigade*, est installé plus au nord, au kilomètre n°52. Dans le même temps ou presque, à la (mauvaise) surprise générale, les forces occupant Agedabia reçoivent l'ordre de se replier à 23h00, sur El Agheila, abandonnant leurs camarades de la 10e Armée à leur destin tragique... L'ordre est signé Graziani. Ceci signifie que, même si les Italiens encerclés sur la Via Balbia avaient pu percer les deux barrages britanniques, ils n'auraient trouvé aucune position sûre où rallier !

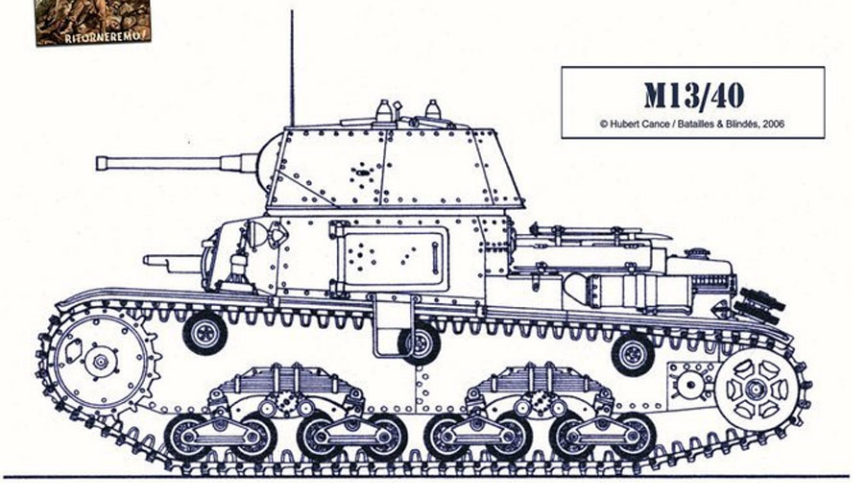
Le sort de la 10e Armée a été irrémédiablement scellé en quinze minutes. Dès le 5 février au soir, l'issue de la bataille ne fait plus aucun doute. Ce n'est donc pas sans étonnement que l'on constate que les Italiens, que l'on a l'habitude de dépeindre de manière caricaturale comme des soldats manquant de courage, combattirent durement pendant deux jours pour essayer de s'ouvrir une voie vers le sud. Ainsi, les origines de cette défaite sont à rechercher dans l'incompétence du commandement italien. Dépassé par les événements, il ne sait pas prendre les contre-mesures requises pour se couvrir face à l'avance britannique : évacuation navale de Benghazi ou occupation d'Antelat, par exemple. Mais surtout, le général Graziani semble être nerveusement épuisé par le rythme des événements, au point d'ordonner l'évacuation d'Agedabia, ce qui ne laissera strictement aucune chance à ses hommes accrochés par les Anglais sur la Via Balbia.


Mechilli : combat entre la brigade blindée Babini et les avant-gardes de la 7th Armoured Division le 24 janvier 1941. Les pointes britanniques sont repoussées et Mechilli n'est évacuée que le 25 janvier par les chars italiens qui remontent vers le nord, ouvrant la voie au mouvement tournant britannique.
Derna : ligne partiellement fortifié partir du 25 janvier plusieurs assauts repo de repli est donné le ville est occupée par l le 30 janvier.
Benghazi : port et base évacués par les Italiens le 5 février et pris par les Australiens le 6 février 1941.
Appolonia
Derna
RGP. "Bergonzo
Tolemaide
Berta
19th Australia
Brig. Corazzata
Tocra
Martuba
Barce
El Abiar
El Charruba
Mechilli
Benghazi
7th Armoured Div.
Ghedir Bu Ascher
Giardina
El Gerrari
Ghemines
Soluch
Bir Tengeder
Sceleidima
Gen. Bignami
Msus
Carcura
Beda Fomm
Bir Bengania
Antelat
Libye
Agedabia
Beda Fomm : destruction de la 10e Armée italienne. Les avant-gardes britanniques atteignent la Via Balbia vers 12h30 le 5 février. Les premiers combats ont lieu à 14h45. Le premier barrage est en position à partir de 15h00. Il sera complété par d'autres barrages au nord le 5 février dans la nuit, puis le 6. La fin des combats et la capitulation de la 10e Armée interviennent le 7 février au matin.


Première offensive britannique - Vision d'ensemble des opérations
9 décembre 1940 - 7 février 1941
N
O
E
S
Localisation initiale des forces italiennes au 9 décembre 1940
Localisation initiale des forces britanniques au 9 décembre 1940
Repli des forces italiennes
Progression des forces britanniques
Pistes
Routes
Route côtière (Via Balbia)
0
20
40
60
80
100 km
de défense
e, attaquée à
1941. Après
oussés, l'ordre
29 janvier. La
es Australiens
Mer méditerranée
Tobrouk : position fortifiée encerclée à partir du 7 janvier. Attaquée le 21 janvier, la reddition intervient le 23 janvier 1941.
Bardia : position fortifiée investie à partir du 16 décembre 1940, attaquée à partir du 3 janvier au matin et prise le 5 janvier 1941.
Buq Buq : La division "Catanzaro" est attaquée et partiellement détruite le 11 décembre 1940.
Sidi Barrani : Dispositif avancé italien en Egypte. Sidi Barrani est occupée depuis septembre 1940. Attaquée le 9 décembre, la localité tombe le 10 décembre au soir.
Bomba
El Gazala
Div. "Sirte"
Tobrouk
Marsa Lucch
Div. "23 Marzo"
Div. "28 Ottobre"
Bardia
Div. "Marmarica"
Div. "Cirene"
Sidi Barani
Div. "3 Gennaio"
Buq Buq
Div. "Catanzaro"
2e Div. Libyenne
RGP. Maletti
Div. "Cirene"
4th Indian Div.
7th Armoured Div.
Bir Hakeim
Bel Gobi
Bel Chamsa
Egypte

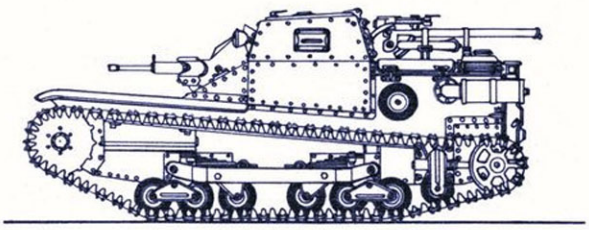
M13/40

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



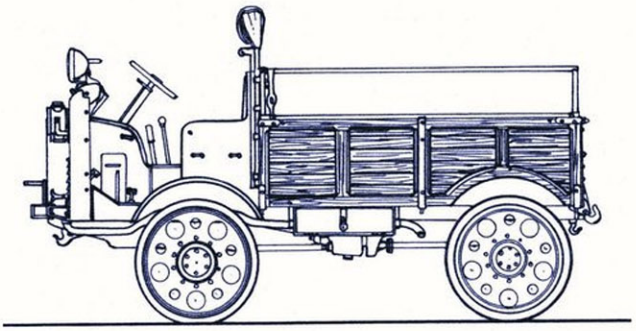
CV3/35

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



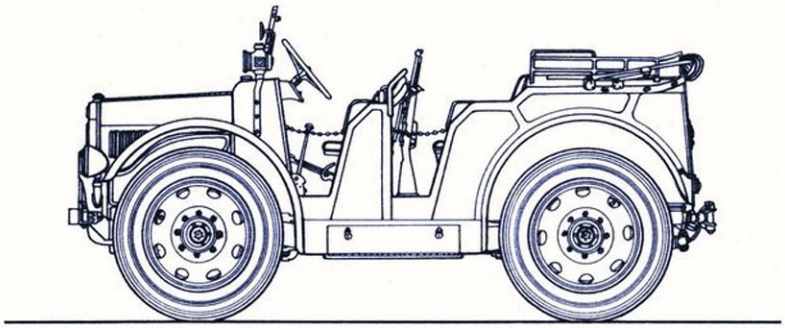
AUTOCARETTA OM 37

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



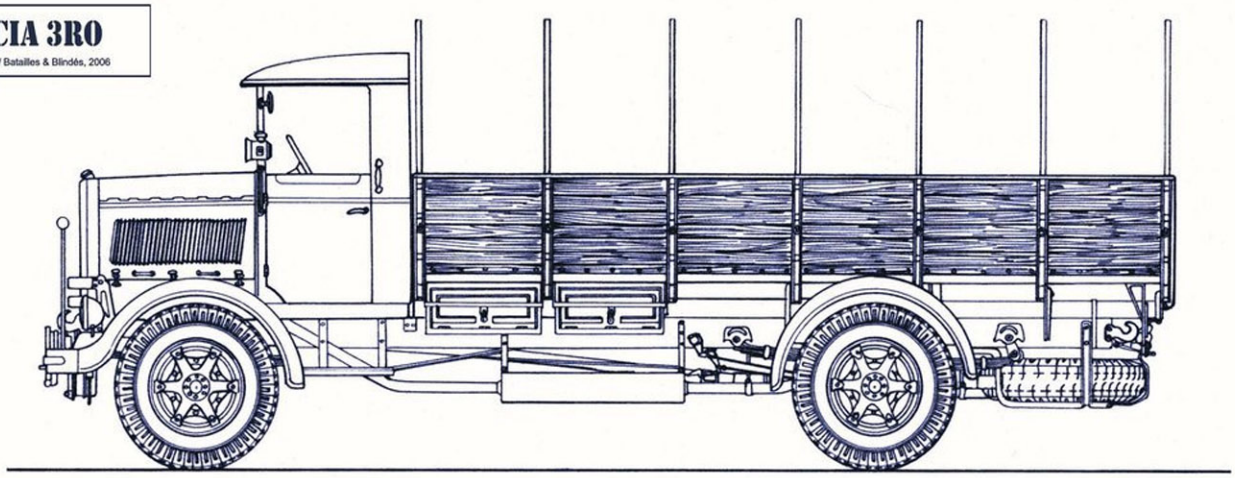
SPA TL37

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



LANCIA 3RO

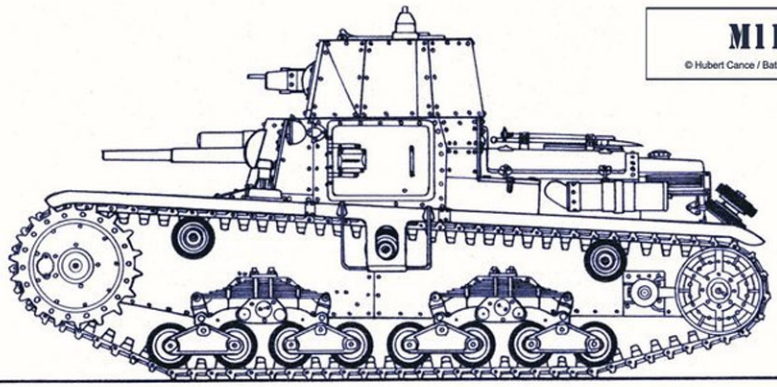
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



PLANS AU 1/48

M11/39

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



Des Australiens inspectent un M11/39 immobilisé lors de leur contre-offensive dans le secteur de Sidi Barrani. Les « *Aussies* » récupéreront nombre de chars italiens qu'ils engageront dès l'attaque contre Tobrouk au sein de du régiment de cavalerie de la 6th *Australian Division*. Les tentes et le camion montrent que le II bataillon a manifestement été cantonné à l'extérieur du camp fortifié, en prévision de l'attaque ennemie. Ce choix s'est avéré être une dramatique erreur, l'unité ne pouvant bénéficier du soutien des autres armes.

USSME

XXI, envoyé en couverture vers l'ouest, à Sceleidina, avec le groupe Bignami, puis lancé dans la bataille dans la journée du 6 février. Les III et V, respectivement engagés le 6 au soir et le 7 février, seront eux aussi détruits, tout comme les sept derniers L3 du LX bataillon. Au final, les Anglais retrouveront une centaine d'épaves de M13/40 sur les lieux de la bataille.

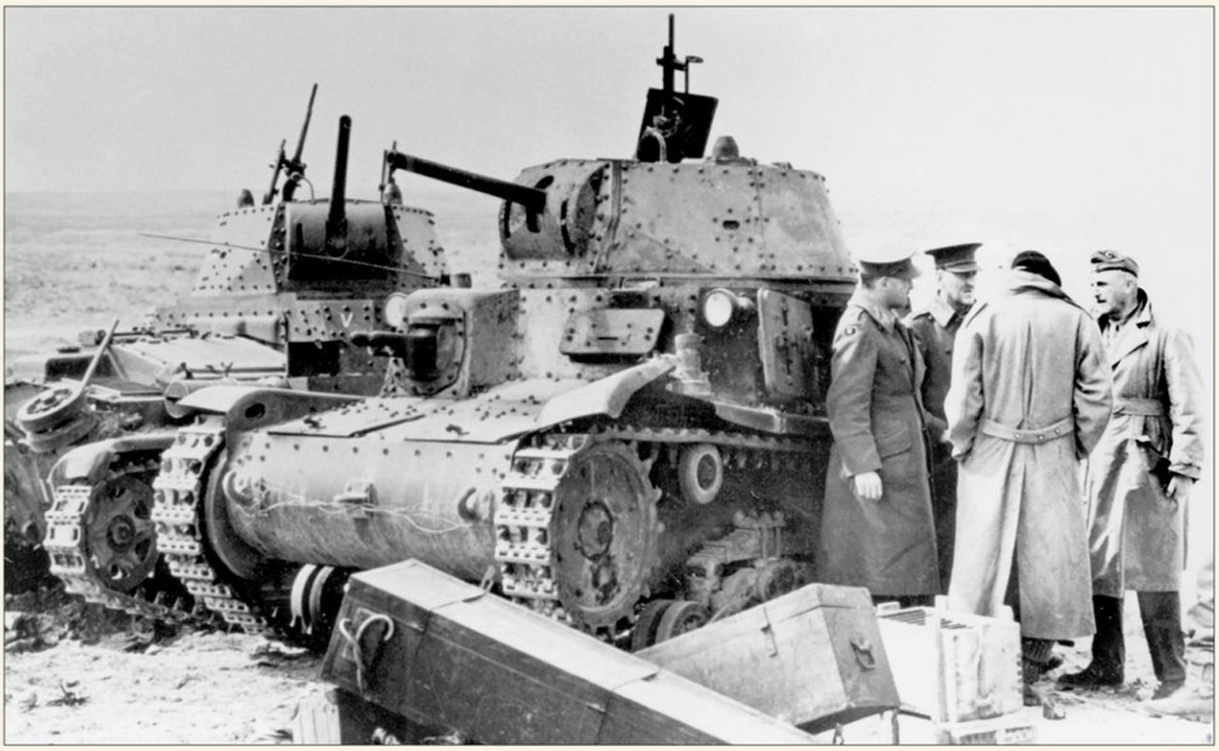
RÉCAPITULATIF

Il résulte de ce qui précède que les pertes en chars subies par les Italiens à l'occasion de leur défaite en Cyrénaïque portent sur l'intégralité des effectifs impliqués sur ce théâtre d'opération. Le tableau récapitulatif suivant synthétise le déroulement de ces événements.

Ce tableau montre les grandes étapes de la destruction intégrale des forces blindées italiennes en Libye au cours de l'hiver 1940-1941 telles qu'on peut globalement les évaluer. Bien évidemment, les unités concernées subirent aussi une lente érosion de leurs forces, ce tout au long des opérations et avant la défaite finale de Beda Fomm. C'est ainsi que plus de quarante-cinq chars L3/35 (si l'on ne compte pas les six L3 affectés aux troupes sahariennes), deux M11/39 et cinq M13/40 « disparurent » des organigrammes au fur et à mesure des opérations, soit l'effectif théorique d'un bataillon, sans qu'il nous soit possible de déterminer avec certitude leur sort.

Dans le but d'illustrer ce phénomène et de renseigner le lecteur, il nous apparaît intéressant de suivre le parcours du I bataillon de chars moyens totalisant initialement quarante-cinq M11/39. Ce bataillon est, comme nous l'avons vu, l'élément essentiel du *1° Raggrupamento Carristi* du colonel Aresca. En décembre 1940, il est tenu en réserve à Marsa Lucch, sous le commandement direct de la 10e Armée. À la suite de la contre-offensive britannique sur Sidi Barrani, il reçoit l'ordre de rallier Bardia en date du 10 décembre. Cette projection va lui prendre deux jours pour un trajet de vingt-cinq kilomètres le long de la Via Balbia et va nécessiter l'abandon de toutes les remorques et matériels non opérationnels. Au soir du 13 décembre, le colonel Aresca apprend qu'il doit quitter Bardia pour rallier Tobrouk avec tous les véhicules disponibles, dont l'échelon logistique. Le trajet de soixante kilomètres commence de nuit. Il va prendre plus de dix-huit heures tant il sera émaillé d'arrêts liés à des pannes. Au fur et à mesure de la marche, les chars et véhicules en perdition,

Evénements	Effectifs concernés et évaluation des pertes	Dates
Déclaration de guerre	324 chars (uniquement L3)	Juin 1940
Renforts	+ 238 chars (72 M11/39 et 165 M13/40)	Jusqu'en janvier1941
Opérations sur la Frontière	-20 chars L3 environ et 5 M11/39	De juin à novembre 1940
Sidi Barrani	-114 chars L3 et 22 M11/39	Décembre 1940
Bardia	-38 chars L3 (11 disponibles) et 13 chars M13/40	5 Janvier1941
Tobrouk	-76 chars L3 et 39 M11/39	Janvier 1941
Mechilli - Derna	-7 chars M 13/40 et 4 M11/39	24 janvier 1941
Retraite de Cyrénaïque	-7 chars L3 et 39 M13/40	5 février 1941
Beda Fomm	-18 chars L3 (7 dispo.) et 101 M13/40	7 février 1941



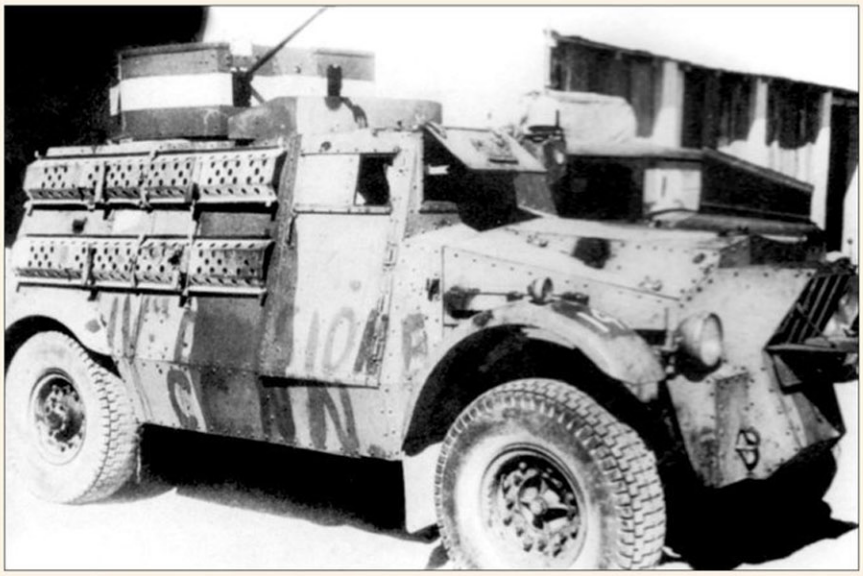
Deux M13/40 du V bataillon (série 2) vus de face et d'arrière, côte à côte. On relèvera que les chars sont pourvus d'une mitrailleuse antiaérienne Breda 38 de 8mm, dont le système de visée est pour le moins rudimentaire. Le camouflage est encore européen. Ces chars appartenaient à la Brigade Babini. Ils ne furent engagés à Beda Fomm qu'à la fin de la bataille. Les Britanniques réutilisèrent les M13/40 capturés intacts (essentiellement ceux du XXI bataillon) afin de compléter leurs unités épuisées par une campagne qui fut loin d'être la « promenade de santé » souvent décrite à tort !

USSME

jusqu'à cinquante-six en même temps, sont remorqués. Malgré le harcèlement des automitrailleuses britanniques, dont deux seront capturées durant la nuit, Aresca et son unité parviennent à rejoindre le port fortifié de Tobrouk. À l'arrivée, cinq M11/39 sont envoyés en protection de l'aérodrome d'El Adem avec les deux automitrailleuses anglaises saisies. Tous les autres chars du bataillon sont en panne… Bien qu'étant encerclés, les Italiens parviendront tout de même à réparer entre sept et dix M11/39 sur les trente-neuf alors recensés dans le périmètre de Tobrouk avant l'assaut du 21 janvier 1941. Ce petit historique du I bataillon met en exergue les difficultés vécues par les commandants d'unités blindées italiennes face au manque de fiabilité de leurs engins. Il permet aussi de relativiser la légende entourant les soldats transalpins, notamment quant à leur « manque de volonté de se battre »...

Une automitrailleuse Morris capturée et réutilisée par la 4e DCCN à Sidi Barrani. Avec les vieilles Rolls-Royce, l'automitrailleuse Morris est l'une des deux montures des régiments de cavalerie britanniques du début du conflit. Elle est armée d'une mitrailleuse et d'un fusil antichar Boys.

USSME



CONCLUSIONS GÉNÉRALES

En guise de conclusion, il apparaît que, malgré les carences mécaniques de leurs matériels et l'organisation retenue par leur commandement, les équipages des blindés italiens seront présents jusqu'au dernier jour de cette première campagne de Libye, soit le 7 février 1941. Il convient de relever qu'à cette date, par un effet assimilable à une sorte de « sélection naturelle », seules les unités équipées des chars les plus récents seront encore en ligne. Néanmoins, le résultat obtenu par les forces britanniques en Afrique du Nord souligne les défaillances de l'appareil militaro-industriel italien qui fut bien incapable de produire un char susceptible de soutenir la comparaison avec les blindés britanniques dont le « *Queen of the Battle* », le char d'infanterie Matilda *Mk. II*.

Sur le plan opérationnel en lui-même, on ne peut qu'être interloqué par les erreurs commises par le commandant en chef italien, le général Graziani. Pour s'en convaincre, il suffit de songer à l'attaque initiale de l'opération « Compass » contre le groupement Maletti qui était la seule unité mobile du dispositif italien à Sidi Barrani. Cette affaire montre à quel point le dispositif italien était « mal posté », comme aurait dit l'Empereur, laissant cette précieuse unité motorisée en première ligne, au centre d'un dispositif discontinu, comme offerte aux premiers coups ennemis. Sa destruction laissera les unités d'infanterie isolées les unes des autres, les privant de la possibilité de s'appuyer mutuellement. La suite des opérations britanniques ne consistera alors qu'en une réduction méthodique des points d'appuis italiens, l'un à la suite de l'autre, sans qu'aucune contre-attaque ou manœuvre d'envergure ne puisse être envisagée par des divisions d'infanterie isolées et surtout privées de toute mobilité.

On remarquera également que le succès inespéré de cette attaque amène alors ce même général O'connor à tirer parti de tous les avantages possibles de la situation en poursuivant immédiatement l'ennemi, en franchissant la frontière et en encerclant les troupes positionnées à Bardia. Cette manœuvre hardie, qui isole la plus grande partie des forces italiennes dans une place dont les défenses sont incomplètes, laisse ainsi les autres positions fortifiées italiennes sans effectifs suffisants ; particulièrement Tobrouk dont les défenses sont bien plus

importantes. Face à cette situation, le commandement italien est pris de court et se trouve dans une situation sans issue dans le sens où il ne peut envisager de sortir de Bardia pour se réfugier à Tobrouk sans courir le risque d'une destruction en rase campagne par les unités rapides britanniques. Graziani doit alors se résoudre à assumer le siège de Bardia et à subir l'assaut qui ne manquera de se produire.

Par la suite, si les Italiens peuvent enfin compter sur une grande unité de chars de combat, la brigade Babini (qui est incomplète et non encore entraînée), il leur manque de l'infanterie et de l'artillerie pour envisager de stopper la progression ennemie à travers le Djebel Akhdar. À cette date, les troupes italiennes ont fondu comme neige au soleil, puisque les trois quarts des fantassins de Graziani ont déjà été mis hors de combat ou fait prisonniers. Il ne reste plus en février 1941, en Cyrénaïque, que la division d'infanterie « Sabratha », aux effectifs cependant réduits par plusieurs ponctions successives, ainsi que quelques unités organiques d'armée ou de corps d'armée dont le 10e régiment *Bersaglieri*. Situation d'autant plus grave que le front à défendre est désormais plus vaste que sur la frontière égyptienne ! En outre, Graziani rechigne à confier à la brigade Babini l'intégralité des bataillons de M13/40. C'est ainsi qu'au moment des combats de Mechilli, seule la moitié des M13/40 présents en Libye sera engagée en première ligne, les autres, arrivés certes depuis peu de temps, restant « l'arme au pied » dans la région de Benghazi. O'connor jouera alors une fois encore sur sa supériorité en terme de mobilité afin de contourner la zone d'arrêt établie par les Italiens en travers du relief et, par là même, de couper la retraite à cette « malheureuse » 10e Armée ; armée désormais vouée à un anéantissement inéluctable.

Avec cette étude, notre propos est de dépasser l'analyse classique largement développée sur la faiblesse matérielle et l'impréparation italiennes. En effet, l'habileté de la manœuvre de O'connor permit au général Wavell, commandant l'ensemble des forces britanniques au Moyen-Orient, de recueillir les fruits de l'offensive projetée en décembre 1940 et ce bien au-delà des capacités de ses propres forces. C'est par l'intrépidité avec laquelle les officiers britanniques surent tirer profit des faiblesses ennemies que la campagne du désert occidental entamée en décembre 1940 put se terminer par la destruction des forces italiennes ; environ dix mille hommes seulement parvinrent à en réchapper.

Cependant, au petit jeu de l'improvisation, de la ruse, de l'audace et de la souplesse tactique, les Britanniques allaient bientôt devoir composer avec un adversaire de grande classe en la personne d'Erwin Rommel. Mais c'est là une autre histoire plus bien souvent racontée…

Rodolfo Graziani (1882-1955). Suite à ses revers à la tête de l'armée italienne de Libye et à l'abandon de la Cyrénaïque, l'homme se retire à Arcinazzo, laissant son commandement à Gariboldi. Par ambition, il acceptera, après l'armistice de 1943, le poste de ministre de la défense et de chef d'état-major général des forces de la République de Salo (RSI).

USSME

Célèbre scène datée du 21 juin 1940 : Pour redresser la situation compromise par les premières opérations anglaises, le Maréchal Balbo, gouverneur de l'Afrique du nord italienne se rend avec son trimoteur SM79 en Cyrénaïque. Après avoir ordonné la réoccupation du fort Capuzzo et réclamé à Rome des chars et des canons, il monte une opération au cours de laquelle, avec son bombardier, il parvient à capturer une automitrailleuse britannique aventurée à Bir El Gobi. Nous le voyons ici, juché sur sa « victime », une Morris du *2nd Troop* du *11st Hussard*. Cette automitrailleuse sera ensuite remorquée par un L3. Le maréchal n'a plus que quelques jours à vivre puisque, par erreur, il sera abattu le 28 juin par la DCA italienne au moment d'atterrir sur l'aérodrome de Tobrouk.

USSME

223

UN DE CEUX

DE LA 8. PANZER-KOMPANIE

PAR PIERRE TIQUET

Je me nomme Werner Lasinski. Je suis venu au monde en février 1925. J'ai rejoint les *Waffen-SS* à dix-sept ans, le 21 mars 1942, en m'engageant au sein du *SS-Kradschützen Ersatz und Ausbildungs Bataillon* encaserné à Ellwangen/Jagst, dans le Württemberg. Là, j'ai suivi dix semaines de formation militaire très intense car, même si l'on nous apprenait les bases de la vie militaire, nous n'avions guère le temps de souffler. Pour la seconde partie de mes classes, plus technique et « orientée combat », je fus affecté à la *Leibstandarte* « Adolf Hitler » installée dans la caserne de Berlin-Lichterfelde. À l'issue, après une permission de deux jours à Berlin, j'ai directement été affecté sur le front russe où était alors engagée la division, près de la mer d'Azov et de la ville de Stalino. Je devais rejoindre la *Stab-Batterie* de la *Sturmgeschütz-Abteilung*. En 1943, je fus muté à la *2. Batterie* de la *Sturmgeschütz-Abteilung* de la *10. SS Panzer-Grenadier-Division*, laquelle se trouvait en France, dans la région d'Angoulême. En décembre, nous avons été regroupés pour former une *Panzer-Division*. L'*Abteilung* passa au *Panzer-Regiment* de la division. J'étais dans la *8./SS-Panzer-Regiment 10* « Langemark ». Dans une *Panzer-Kompanie*, on trouvait vingt-deux blindés au lieu des dix-sept engins de mon unité précédente. Par *Panzer-Abteilung*, il y avait quatre *Kompanien* avec chacune vingt-deux blindés. Cela donnait quatre-vingt-dix *Panzer* car le *Kommandeur* et son adjoint avaient l'un et l'autre leur engin personnel. Au total, notre *Panzer-Regiment*, composé de deux *Abteilungen*, pouvait donc aligner cent quatre-vingts machines, ce qui lui conférait une bonne force de frappe. La *I. Abteilung* allait être entièrement équipée de « Panther » alors que la deuxième avait des *Panzer IV lang* ainsi que des *Sturmgeschütze III*. Chaque *Kompanie* de la *II. Abteilung* était mixte, c'est-à-dire dotée de *Panzer IV* et de *StuGe*.

BAPTÊME DU FEU EN RUSSIE

Fin mars 1944, la *10. SS-Panzer-Division* « Frundsberg » était prête au combat, équipée de pied en cape. Nous nous trouvions dans la région de Bernay, dans le nord de la France. Sur l'*Ostfront*, les choses n'allaient pas bien. C'est ainsi que, fin mars, la division a fait mouvement vers la Russie afin de prêter main forte à la *1. Panzerarmee* malmenée par les Soviétiques. Ce fut notre premier engagement et mon baptême du feu de tankiste.

Les « Rouges » étaient parvenus à prendre au piège la *Panzerarmee* du *General der Panzertruppen* Hans-Valentin Hube. Nous avions pour mission de faire sauter ce verrou et de sortir le maximum de nos forces de ce « chaudron ». La bataille se déroulait *grosso modo* à soixante-dix kilomètres à l'est de Lemberg. Le temps était déplorable. Le terrain aussi. Un mélange de terre gelée et de boue. Le jour, ça fondait. La nuit, ça gelait. La marche vers le front fut lente et pénible car les routes étaient impraticables. On s'embourbait tout le temps. Au début, nous passions nos journées à essayer de faire avancer individuellement nos machines dans cette mélasse ; elle était si épaisse qu'un homme pouvait s'y enfoncer jusqu'aux genoux. Le soir, après une journée de labeur, nous nous endormions exténués de fatigue, couverts de sueur. Mais les nuits étaient glaciales et nos tenues camouflées devenaient vite rigides comme du fer au point qu'il nous fallait au petit jour « casser » la glace pour nous en libérer. Cette leçon nous profita vite. Nous décidâmes de changer de méthode et « d'accoupler » les véhicules. Chaque engin, blindé ou pas, en aidait un autre à avancer avec des câbles d'acier. Ces derniers nous tranchaient les mains mais il nous fallait aller de l'avant même lorsque nos *Panzer* se trouvaient pris dans un mètre de boue. Nos camarades nous attendaient pour être délivrés. C'était une vraie course contre la montre. Notre chef, le *SS-Obersturmführer* Stock, nous encourageait sans cesse. Au total, je ne sais pas combien de *Panzer* et de *StuGe* de la « Frundsberg » arrivèrent à l'heure prévue pour rompre l'encerclement. En tout cas, malgré nos efforts, la *8. Panzer-Kompanie* n'était parvenue à en aligner que trois pour le Jour-J. Maudite boue ! Le 4 avril, nous commençâmes à rompre l'encerclement ennemi. Par contre, nous avions toujours de la boue jusqu'au ventre. Tout ceci n'était pas une partie de plaisir, d'autant que les Russes avaient installé des verrous antichars formés de pièces de 7,62cm. Entre nous, on les appelait « *Ratschbum* » car le bruit de leurs coups de départ coïncidaient avec ceux de l'arrivée ; c'était dire la grande vélocité de ces obus. Une particularité auditive que le *SS-Sturmmann* Korreck, chargeur à bord du blindé du *SS-Obersturmführer* Stock, le 800, avait noté ; peut-être parce qu'il avait été le premier parmi nous à se frotter à ces canons !

Près de Zielona, notre offensive nous causa la perte du *StuG* 831, celui du *Standarten-Oberjunker* Rannow.

Werner Lasinski de la *8. Panzer-Kompanie* de la « Frundsberg », acteur principal de notre récit.

Coll. P. Tiquet

C'était le 8 avril. Il tomba sous les coups de ces fameux 7,62cm. Le lendemain, à bord d'un semi-chenillé, je reçus l'ordre d'aller chercher les corps de nos camarades restés dans leur *Sturmgeschütz*. Un *SS-Sturmmann* et notre *Speiss* m'accompagnaient. Nous nous rendîmes sur la position rapidement car je connaissais bien le terrain. Lorsque nous fûmes suffisamment rapprochés de l'épave, je fis un saut sur l'engin afin de m'introduire rapidement dans le compartiment de combat. Le *Sturmmann* bondit lui-aussi sur l'arrière de l'engin afin d'attraper les dépouilles de nos camarades et de les allonger dans notre véhicule avec l'aide du *Speiss*. Du début à la fin de notre entreprise, l'artillerie russe nous arrosa d'une pluie de projectiles qui, fort heureusement, ne nous causèrent ni dégâts ni blessures. Le *StuG* avait été touché par un canon russe distant de cinquante mètres sur sa gauche. Le coup avait pénétré au milieu du châssis, sous le siège du pointeur. Je sortis tout d'abord le corps du *Bordführer* qui avait été mortellement touché à la nuque. Ensuite vint le tour du malheureux tireur. Il était recroquevillé sur son siège. Tout deux avaient été tués par l'explosion de l'obus. Le chargeur, grièvement blessé au bras, s'était bandé lui-même en utilisant comme garrot le câble de l'écouteur de l'*Intercom*. Il l'avait serré avec les dents. Les brancardiers l'ayant trouvé plus tard, ils l'avaient transporté vers l'hôpital de campagne de la division. Le pilote avait pu s'échapper de ce cercueil d'acier. C'était un Souabe, je crois. Dans la nuit, nous avons creusé les tombes de nos infortunés camarades. Nous fûmes contraints de les laisser en terre russe. Cela nous fit froid dans le dos car la camaraderie était très forte au sein de notre unité.

Lentement, la météo s'améliora et, avec elle, la mobilité de nos blindés. Nous pûmes nous engager plus profondément dans le dispositif russe, effectuant plusieurs attaques qui causèrent aux « Rouges » des pertes conséquentes. À bord des *Panzer* et des *StuGe*, les uns et les autres, nous commençâmes « à prendre de la bouteille ». Il faut dire que, pour la plupart, nous étions encore inexpérimentés ; de vrais gosses. Au cours de ces combats, qui furent les premiers pour nous, jeunes tankistes, nous avons eu nos premiers morts et blessés. En quelques jours, nous passions de l'adolescence au rang d'homme mûr. Jusqu'au 11 juin 1944, nous sommes restés dans ce secteur du front de l'Est.

L'ENFER NORMAND

Le 12 juin, nous avons reçu l'ordre de nous rendre par voie ferrée et le plus rapidement possible vers la France pour nous joindre aux forces allemandes afin de rejeter les Alliés à la mer, en Normandie. L'invasion avait débuté le 6. Le transport de toute une *Panzer-Division* par train n'est pas chose facile. Véhiculer dix-huit mille hommes avec leurs blindés, leurs semi-chenillés, leurs camions et tout le matériel inhérent à une telle unité représente un travail laborieux. Sans compter les armes, les munitions et les divers matériels tels que les radios, les cantines, les tentes sanitaires, etc. Le 29 juin, après un long trajet, nous avons repris le combat dans la région de Caen ; c'était déjà une fournaise. La *8. Kompanie* a d'ailleurs enregistré ses premiers morts en Normandie, le jour même. Ce fut, entre autres, le *SS-Sturmmann* Reddersen, pilote d'un *Sturmgeschütz*, un ami. En Normandie comme en Russie, c'était l'enfer. Mais à Caen, cela s'intensifiait chaque jour un peu plus. La supériorité alliée augmentait sans cesse alors que nos moyens déclinaient de jour en jour. Des heures entières, le martelage de l'artillerie terrestre et navale remuait chaque mètre carré de terre. Les avions américains et anglais emplissaient le ciel en permanence. Les vrombissements commençaient dès 5h00 pour ne s'arrêter que le soir. Les pilotes ennemis bombardaient et mitraillaient tout ce qui bougeait. Les gros calibres de l'artillerie de marine faisaient trembler le sol, provoquant de gigantesques cratères, labourant les fantassins d'énormes éclats de métal fumant. J'ai encore des images horribles dans la tête. Celui qui a vécu les effets de ce rouleau compresseur se trouve être psychiquement broyé pour le reste de son existence, vous pouvez me croire !

La *8. Kompanie* se trouvait devant la fameuse côte 112, une colline souvent citée dans les bulletins officiels des

Wehrmacht. Stratégiquement, elle était de la plus haute importance. Le 10 juillet, je fus pris sous un barrage d'artillerie alors que je me trouvais à bord d'un *Schützenpanzerwagen* (*SPW*). Notre véhicule fut endommagé, mon chauffeur légèrement blessé. Nous avions eu beaucoup de chance. C'était à Feuguerolles, au petit matin, non loin de la côte 112. J'avais à mon bord le *SS-Sturmmann* Mägde (pilote) et le *SS-Rottenführer* Schulz (copilote). Plusieurs membres de l'échelon de réparation nous accompagnaient. Il était courant qu'ils interviennent directement en première ligne. De cette manière, nos *StuGe* restaient en position, prêts à combattre en cas d'assaut ennemi. Et puis ça limitait les mouvements, donc les risques liés aux *Jabos*. Nous assurions cette navette deux à trois fois par jour, souvent sous un déluge d'artillerie. Jusqu'au 9 juillet, les communications avaient toujours tenu bon. Ce 10 juillet, le front avait bougé dans la nuit sans que nous n'en fussions informés. Ce matin-là, nous avions chargé notre *SPW* comme à l'accoutumée, avec des obus types 39 et 40 pour nos *Sturmgeschütze*. Nous avions emprunté la route habituelle du petit village de Bully, par Feuguerolles, en direction du bourg de Maltot où, peu avant le village, devaient se trouver nos engins. À mi-chemin entre Feuguerolles et Maltot, sur la droite de la route, un *Grenadier* bondit soudain d'un trou de combat. Il nous fit stopper avant de s'époumoner: « *Halte ! Où voulez-vous aller ? Là, à votre gauche se trouvent les* Tommys *dans la forêt ! Vous ne pouvez pas continuer. Faites demi-tour tout de suite. Nous sommes les derniers ici et, un peu plus loin, vous serez chez les Anglais !* » Effectivement, nos *Panzergrenadiere* étaient-là, enterrés des deux côtés de la route, attendant la prochaine attaque de l'ennemi. Tout de suite, j'ordonnai au chauffeur de rebrousser chemin tout en observant le bois où les Anglais étaient embusqués. À ce moment-là, je pus distinguer l'éclair du coup de départ d'antichar. Le terrain était plat et nous étions à trois, peut-être quatre cents mètres de l'ennemi. À quatre ou cinq reprises, je fis stopper notre véhicule par de violents coups de frein afin de gêner le canonnier adverse. Ceux d'en face s'apprêtaient à nous faire notre fête mais c'était sans compter avec le sang-froid des « vieux de la vieille » que nous étions devenus. Nous parvînmes à décrocher en direction de Feuguerolles. Tout se passait bien. Nous nous approchions du village lorsque, soudain, un déluge d'acier s'abattit sur nous. Tout devint sombre à cause des fumées, de la poussière et des explosions. Après avoir échappé aux antichars anglais, nous étions désormais écrasés par leur artillerie ! On n'y voyait pas clair à un mètre. Et ce qui devait arriver arriva : un fracas assourdissant et notre véhicule fit une embardée sur la gauche.

équipage d'un *StuG III* de la *Sturmgeschütz-Abteilung* de la « Frundsberg », en France, en 1943.

Coll. P. Tiquet

StuG III Ausf. G codé 223 (*2. Batterie*) de la *Sturmgeschütz-Abteilung* de la « Frundsberg ». Cette photo a été prise en France en 1943, durant un entraînement, à l'époque ou l'unité était encore une *Panzer-Grenadier-Division*.

Coll. P. Tiquet

Union Soviétique, 1944, un équipage de *StuG III Ausf. G* de la « Frundsberg » baptisé « Florian Geyer » (du nom d'un chevalier franconien du XVI[e] siècle) pose pour une photo souvenir entre deux combats. Nous sommes dans le secteur de Tarnopol où la division va être engagée pour briser un encerclement russe. La numérotation tactique de l'engin ne laisse planer aucun doute sur son appartenance à la *8. Panzer-Kompanie*.

Coll. P. Tiquet

Nous venions de heurter le mur d'une maison. Les munitions chargées à notre bord volèrent en tous sens. Autour de nous, les impacts se multipliaient. Nous giclâmes du *SPW* pour courir vers la sortie du village et nous mettre à l'abri derrière un muret. Je fis le point. Nous étions tous là, hormis le *SS-Sturmmann* Esser, un gars de l'atelier de réparation. L'enfer se déchaîna. Il dura plus de trois heures. Après ce pilonnage, le silence revint enfin. De nous trois, seul Mägde avait été blessé par un éclat d'obus à l'avant-bras gauche. Esser, que nous avions retrouvé, avait lui aussi survécu. Hébétés, nous marchions à travers les gravats à la recherche de notre semi-chenillé. Notre véhicule était toujours là, pratiquement intact. Comme par miracle, nos obus gisaient à terre, çà et là. Aucun n'avait été touché. Il me fallait rendre compte de la situation à mes supérieurs. Nous nous sommes alors dirigés vers Bully où se trouvait l'atelier de réparation. À la sortie du village, l'un de nos *Panzergrenadiere* gisait sur le ventre. Le malheureux avait été victime d'un éclat d'obus qui était venu se ficher dans son dos. Affreux. Arrivée parmi les nôtres, je fis part de la perte de mon véhicule et de son éventuelle récupération. Accompagné d'un mécano, je repartis vers le bourg pour essayer de remettre en route notre *SPW*. Sur place, quelle ne fut pas notre surprise de ne plus le retrouver. D'autres s'en étaient déjà occupés ! Il faut dire que toutes les unités manquaient cruellement de matériels, et en particulier de véhicules. Quelques temps plus tard, nous retrouvâmes notre *Schützenpanzerwagen* que nous nous fîmes une joie de récupérer…

Chaque jour, je faisais la navette entre le front et les arrières pour assurer l'appro de nos *StuGe*. Et chacun de ces fichus jours, c'était la même musique, le même enfer. Le matin du 14 juillet, j'avais reçu pour mission de rejoindre la ligne de contact, emportant avec moi du courrier destiné aux camarades. Je conduisais une voiture de tourisme française brinquebalante. J'avais embarqué deux copains qui allaient à Maltot. Et, pour ne pas changer, nous voilà bientôt pris sous un bombardement ennemi… Nous sortîmes de la voiture pour nous abriter dans un verger. Mes camarades se sauvèrent vers la maison attenante au jardin, moi je restai allongé derrière un muret, subissant l'orage de fer et de feu. Je me recroquevillai de plus en plus comme si je cherchais à m'enfoncer dans la terre. Puis, au bout d'un moment, grand silence ! Un silence de mort ! J'étais dans un état second, choqué. Au loin, j'entendais mon nom. Quelqu'un hurlait. On m'appelait. Il me fallut du temps pour comprendre que c'étaient mes deux compagnons d'infortune qui, inquiets, me cherchaient. Lorsqu'ils me retrouvèrent, l'un d'eux ne put s'empêcher de plaisanter en me disant : « Quoi, tu vis encore ? »

Le bombardement avait duré quatre heures. Quatre heures interminables ! Je ne m'en étais même pas rendu compte. Pris au piège, j'avais perdu toute notion de temps. Plus ou moins remis de nos émotions, nous nous mîmes à la recherche de notre auto. Tout ce que nous retrouvâmes, ce fut un tas de ferrailles broyées d'une hauteur d'à peine dix centimètres, comme si la voiture avait été écrasée par une presse géante ! Incroyable et pourtant vrai. Je n'ai plus jamais revu cela jusqu'à la fin de la guerre.

LE « CHAUDRON » DE FALAISE

Les combats devenaient de plus en plus féroces. Nos pertes en matériels et en hommes augmentaient sans cesse. L'ennemi nous avait repoussé vers le sud de la Normandie, près de Falaise. Un jour, dans ce « chaudron », je me trouvais à bord d'un camion. Je conduisais, seul. En un éclair, un chasseur-bombardier ennemi fit une passe durant laquelle il mitrailla et incendia mon véhicule. J'avais heureusement trouvé abri dans une tranchée que

j'avais rejointe aussi vite que possible. Il s'en tenait toujours d'une fraction de seconde pour passer de vie à trépas. Mon ange-gardien avait veillé sur moi, une fois encore. *Toï ! Toï ! Toï !* Depuis le 14 juillet, il s'était passé quatre semaines. La supériorité de l'ennemi allait croissante, nos pertes aussi. La *10. SS-Panzer-Division* « Frundsberg » était bousculée par l'ennemi. Les communications entre nos unités qui jusqu'alors fonctionnaient bien commencèrent à devenir de plus en plus problématiques. Souvent, nous ne savions pas où étaient nos camarades. C'est dans ces conditions que je devais conduire un véhicule jusqu'à la *8. Kompanie* pour ravitailler nos engins. Facile à dire ! Où donc pouvait-elle se trouver, mon unité ? Nous étions depuis un certain temps déjà dans le « chaudron » de Falaise. Ce que cela suppose et représente, chaque soldat allié ou allemand ayant connu la Normandie lors de la Seconde Guerre mondiale le sait… C'était le 18 août, vers 12h00 ou peut-être 14h00, il faisait beau, le soleil brillait. J'étais seul dans mon camion, inquiet. Pas de copilote ni de guetteur installé à l'extérieur du véhicule pour scruter le ciel et détecter la présence d'un *Jabo*. Je conduisais tout en écarquillant les yeux pour repérer un avion à la recherche d'une proie facile. La suite est facilement imaginable lorsque l'on sait que les aviateurs ennemis étaient avides de « se payer » tout véhicule, en colonne ou isolé. Remontant les routes à basse altitude, ils nous mitraillaient de toutes leurs armes, larguaient des bombes ou tiraient des roquettes. Pour éviter de me faire surprendre par un *Jabo* venant sur mes arrières, je faisais des arrêts fréquents, histoire d'observer le ciel pendant quelques secondes. Ensuite, je remontais dans mon camion pour continuer ma route. En plaisantant, les soldats allemands appelaient cela « *ein Holzauge* », un œil de bois. C'était très éprouvant pour les nerfs, épuisant même. Ce jour-là, cette manœuvre, je l'ai réalisée quatre à cinq fois. Puis, en étant subitement très mal à l'aise, la fois suivante, je n'en crus pas mes yeux – À la guerre, on a parfois des pressentiments, sans savoir pourquoi ou comment ; les soldats du monde entier connaissent ce genre de choses. En même temps que je descendais, j'observais déjà le ciel. Immédiatement, j'aperçus l'un de ces damnés *Jabos*. L'espace d'un éclair, j'étais dans une tranchée, à l'abri, tandis que mon véhicule disparaissait sous les flammes. Le scénario venait de se jouer en quelques secondes.

Privé de camion, je me mettais en quête de la *8. Kompanie*, errant dans ce chaos normand où à chaque jour suffisait sa peine. Quarante-huit heures plus tard, j'approchai d'un village. Ça devait être Saint-Lambert.

Membres d'équipage d'un *StuG III* de la *8. Panzer-Kompanie* photographiés à leur arrivée en France en 1944. L'homme de droite, pilote de l'engin, sera le premier mort de l'unité en Normandie...

Coll. P. Tiquet

Bien que ce *StuG III Ausf. G* ne soit pas un engin de la « Frundsberg », nous n'avons pas hésité à publier ce cliché tant il met en valeur l'allure impressionnante de cette redoutable machine de guerre !

Coll. Y. Kadari

Le *SS-Brigadeführer* Heinz Harmel, *Kommandeur* de la *10. SS Panzer-Division* « Frundsberg », en pleine discussion avec un *SS-Kriegberichter* (reporter de guerre) suédois sur le front normand en juillet 1944 !
Au premier plan de la photo, en haut, on remarquera la « gueule » d'un canon de 7,5cm.

Coll. P. Tiquet

Tout était calme, silencieux. Pas d'ennemis en vue, ni d'amis d'ailleurs. J'observai les alentours, essayant de discerner le moindre bruit afin de réagir immédiatement en cas de danger. Lentement, très lentement, je discernai des bruissements dans des feuillages. Qu'était-ce donc ? Au bout d'un certain temps, je compris qu'un groupe de combattants allemands était en train de se rassembler avec prudence. Je me fis reconnaître, ce qui fut pour moi un grand soulagement. Il y avait là des soldats de la *Luftwaffe*, de la *Heer*, mais presque aucun *Waffen-SS*. Je me joignis à eux. Nous nous trouvions dans ce lieu paisible comme hors du temps. La question était de savoir si nous devions contourner ou traverser le village. Finalement, nous optâmes pour la seconde solution. Par petits groupes de deux à trois hommes, en nous protégeant mutuellement, nous traversâmes le bourg. Ceux qui n'avaient plus le courage de se battre ou d'avancer restaient sur place, sachant que les camps de prisonniers les attendaient. Je ne sais plus où j'ai retrouvé mon camarade, le *SS-Rottenführer* Schulz ; ça devait être après Saint-Lambert, je crois.

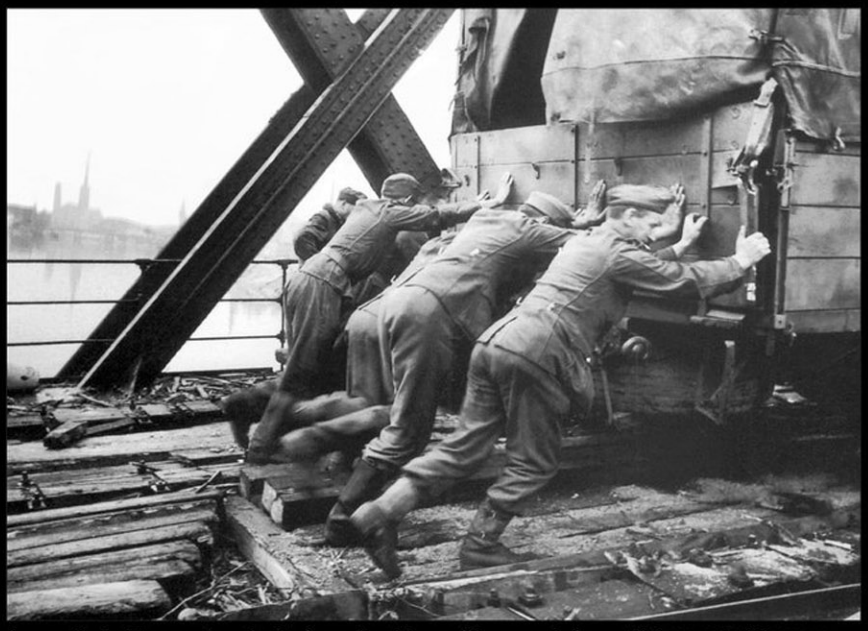
Sans attendre, Schulz et moi nous remîmes à la recherche de notre unité ou de ce qu'il devait en rester. Petit à petit, nous nous éloignâmes de Saint-Lambert. Nous tombâmes alors sur un *Kradmelder* – estafette motocycliste – de la « Frundsberg ». Ce fut pour nous un moment de joie intense. Les retrouvailles faites, nous continuâmes notre périple à pied, à travers bois avant de suivre une petite route menant vers l'est. Au détour d'un virage, nous découvrîmes un cortège macabre de véhicules. Il y en avait de toutes les sortes, détruits ou abandonnés, des kilomètres durant ! Triste spectacle. Cela avait dû se passer un jour avant notre « percée » de Saint-Lambert. Dans ce fatras gisaient des véhicules en bon état mais pris dans cet enchevêtrement. En inspectant ces épaves, nous tombâmes sur un *Kettenkrad*. Il était dans un coin, semblant attendre que quelqu'un vienne tourner la clé de contact. C'était une machine de la *Heer*. Le moteur répondit tout de suite. Et c'est ainsi que nous pûmes continuer notre route plus confortablement. Maintenant, le souci était de savoir combien de kilomètres notre machine roulerait avec ce qui lui restait d'essence ? Pour pallier ce problème, nous avions récupéré un tuyau en caoutchouc pour siphonner les réservoirs des voitures abandonnées. J'étais installé derrière avec Schulz tandis que le *Kradmelder* conduisait. Je ne sais par quel miracle nous retrouvâmes notre *Kompanie*, près de la Seine.

LA SEINE

Toutes les unités se pressaient aux rares passages sur le fleuve encore viables car, pour tous, c'était la dernière chance d'échapper au piège qui était en train de se refermer sur nous. Des colonnes et des colonnes de véhicules se succédèrent pour passer sur l'autre rive. Nous choisîmes de tenter notre chance sur un pont de chemin de fer encore en bon état. L'un des nôtres réglait la circulation et les passages. Bien plus tard, j'ai su qu'il s'agissait de notre *Kommandeur*, le *SS-Brigadeführer Heinz Harmel* lui-même ! Je ne l'avais pas reconnu car il portait une capote en cuir de motocycliste. Pour nous, avec notre *Kettenkrad*, le passage entre les rails ne fut pas un problème. Pour d'autres, par contre, ça passait au millimètre. Au milieu du pont, je distinguais la Seine, juste

en dessous, et quelques véhicules qui y étaient tombés. Pour ceux-là, ç'avait été la fin du voyage. Soudain, un tir d'artillerie ennemi s'abattit dans notre secteur. Pour couronner le tout, quelques *Jabos* se mirent de la partie pour essayer de détruire l'une des dernières passerelles sur la Seine. Heureusement pour nous, nous étions presque arrivés sur l'autre rive ; les derniers mètres furent franchis allègrement ! Avec soulagement, nous nous laissâmes tomber par terre. La danse infernale prenait fin, pour un temps seulement. Nous nous remîmes en marche en direction de l'est, jusqu'à un village où nous fîmes une halte pour dégoter quelque chose à manger car nous n'avions rien avalé depuis bien longtemps. Je me dirigeai vers une boulangerie afin de trouver quelque chose. Parlant un peu le français, je demandai au boulanger s'il avait quelques morceaux de pain. À ma grande joie, il m'apporta plusieurs baguettes. Je le remerciai à plusieurs reprises avant d'apporter mon trésor à mes camarades dont les yeux étaient émerveillés devant la nourriture.

Après le passage de la Seine, le reste des véhicules de la « Frundsberg » se rassembla près d'un panneau où était écrit : « *Halt Frundsberg !* » Celui-ci servait de point de ralliement aux survivants de la division. Quelqu'un en manteau de cuir me tendit un quart de café bouillant, ce qui me fit beaucoup de bien. Jusqu'à ce jour, aucun café n'a eu le goût de celui-là. Lorsque je racontai cette histoire à mon *Kommandeur*, lors de l'une de nos réunions d'Anciens, il me dit : « *Sais-tu qui c'était ?* » Naturellement, je lui répondis par la négative. De son accent brandebourgeois, sèchement, il me rétorqua : « *Eh bien, c'était moi* ». J'étais étonné mais pas si surpris car Heinz Harmel était tout pour nous et il nous le rendait bien. Il aimait vraiment ses jeunes « *Frundsberger* ».



Le repli de France touchait à sa fin. Nous étions arrivés en Belgique, dans la région de Mons. De là, nous rejoignîmes la frontière hollandaise, près de Zütphen-Nimwegen (Nimègue) et Ruurlo. Là, nous fûmes rassemblés, réorganisés et ravitaillés. Les recrues arrivèrent. Notre *8. Panzer-Kompanie* s'était établie à Barchem, près de Ruurlo. De notre épopée normande, seuls deux de nos *Sturmgeschütze* et quelques véhicules avaient survécu. L'un des chauffeurs n'était pas peu fier d'avoir effectué les combats de Galicie et ceux de Normandie en s'en étant sorti avec son bon vieux *StuG*.

Dans le prochain numéro, vous retrouverez Werner et ses camarades engagés en septembre 1944 à Arnhem !

Ci-dessus et ci-dessous :

Passage de la Seine par des *Waffen-SS* venant d'échapper à l'encerclement dans la poche de Falaise. Il est fort probable que Werner Lasinski ait emprunté le pont de chemin de fer représenté sur la photo du haut car c'était le dernier ouvrage d'art de ce type encore debout sur la Seine à ce stade de la bataille.

Bundersarchiv

Par Stéphane Delogu

LE 13/18 AU COMBAT

Pour la *27th Armoured Brigade*, appelée en soutien de la *8th Infantry Brigade* (*3rd Infantry Division* commandée par le *Brigadier-General* Tom Rennie), la campagne de Normandie commence à peine. Les Allemands défendant « Queen Beach », tout au moins ceux qui en sortiront vivants, se souviendront longtemps de ces extraordinaires engins flottants. Pour la première fois dans l'Histoire, des chars ont pris d'assaut une plage après avoir été mis à l'eau au large, en pleine mer. Les Sherman DD donnent un formidable aperçu de l'ingéniosité des Alliés confrontés à la forteresse Europe. Tout a été pensé, calculé, préparé au millimètre près. À chaque problème posé, une solution a été apportée. Eisenhower et ses collaborateurs l'ont parfaitement compris : celui qui gagnera cette guerre sera celui qui en aura relevé tous les défis techniques. Certes, les Soviétiques furent parmi les premiers à concevoir des chars amphibies avec la série allant du T-30 aux T-38 et T-40, mais jamais ils n'avaient tenté de faire flotter des blindés pesant plus de trente tonnes. Le « père » de ces matériels surnommés les « *Funnies* » est le *Major-General* Percy Hobart. Il a été chargé par Winston Churchill de concevoir des blindés spéciaux pour venir à bout du mur de l'Atlantique. Ces engins équipent la *79th Armoured Division*, à l'exception cependant des Sherman DD répartis sur toutes les plages d'assaut au sein de bataillons indépendants. Et dire que lorsque le *Prime Minister* était venu solliciter Hobart, son beau-frère, celui-ci était simple caporal dans une unité de défense civile du fait de son âge et de son appartenance à la réserve ! À « Sword Beach », d'autres engins spéciaux seront mis à la disposition des fantassins. Il s'agit des « Crabs » du *A Squadron* du *22nd Dragoons* et des Churchill AVRE des *77th* et *79th Squadrons* du *5th Assault Regiment*. Les deux autres plages anglo-canadiennes, « Gold » et « Juno », recevront des renforts identiques. Seuls les Américains, persuadés de l'efficacité des bombardements aériens et navals, ont décliné l'offre anglaise. À « Omaha Beach », l'absence de blindés spéciaux sera lourde de conséquences. Mais revenons plutôt vers Hermanville-sur-Mer.

LA PRÉPARATION

Chargée de soutenir l'assaut du *2nd East Yorshire*, du *1st South Lancashire Regiment* et du *1st Suffolk Regiment* dès les premières heures du Jour-J, l'unité commandée par le *Brigadier-General* Prior Palmer dispose de cent quatre-vingt-dix Sherman et de trente-trois blindés légers Stuart. Le *1st East Riding Yeomanry* et le *Stadforshire Yeomanry* sont les deux autres unités de la *27th Armoured Brigade*, chacune totalisant trois *Squadrons* de combat et un *Headquarter Squadron* (*HQ*). Chaque escadron (*Squadron*) regroupe cinq pelotons de trois blindés. Mais retournons un an en arrière. Après avoir fait leurs premières armes sur des chars Valentine amphibies, c'est en avril 1943 que les *Hussars* cantonnés à Wickham Market, dans le Suffolk, perçoivent leurs premiers Sherman *Duplex Drive* avant de faire mouvement vers Fritton Lake. Là, ils participent à des exercices sous la direction de la *79th Armoured Division*. Notons toutefois que la totalité de leurs Sherman n'ayant pas été livrée, c'est sur leurs Valentine que les Anglais se déplacent ; le solde des blindés américains ne leur sera finalement confié que peu de temps avant le Jour-J. Le 20 août, les *Hussars* se dirigent vers le sud du Pays de Galles où se déroule des sessions de tir et des manœuvres d'ensemble. En novembre 1943, le *13/18 Hussars* repart à Fritton où l'attend son premier exercice amphibie. Il aura lieu sur un lac. Le caractère secret de ces tests conduit les autorités militaires britanniques à réduire la liberté de mouvements des civils résidant à proximité du plan d'eau. Cette manœuvre, encadrée par un *staff* canadien, est réalisée en présence de Percy Hobart. Chaque détail de la procédure de la mise à l'eau est répété, décortiqué et étudié dans le but de minimiser autant que possible les pertes accidentelles lorsqu'il s'agira d'opérer au large des côtes européennes. Durant cette période, l'unité est confortablement installée dans la région de Great Yarmouth. Finalement, aucun incident ne sera à déplorer, si ce n'est le fait que les Valentines souffrent de nombreuses imperfections dans leur version amphibie. En novembre 1943 débute la série des exercices « Hedgehog ». L'objectif final se précise car, cette fois-ci,

Le roi d'Angleterre passe en revue un détachement du *13/18 Hussars* en manœuvre dans le secteur de Thetford. On distingue sur la droite du cliché, à peine visible, l'avant de l'un des vingt Crusader AA (antiaérien) de l'unité. À gauche, on remarquera un Stuart *Mk. III*. Trente-trois de ces engins étaient en dotation au sein du régiment.

DR

Sherman *Mk. V* Duplex Drive en progression dans les ruines d'Hermanville-sur-mer, le 6 juin 1944.

Bovington Tank Museum

l'infanterie est intégrée à la simulation au travers de la participation de la *158th Brigade*. Quelques « *Funnies* » d'Hobart sont aussi dans le coup. Médusés, les fantassins découvrent pour la première fois les « Flails » (chars fléau de déminage), les « Crocodiles » (chars lance-flammes) et les « AVRE » (des obusiers de 290mm destinés à briser les murs antichars). La stratégie choisie par le *SHAEF* est de mettre à l'eau les trois escadrons de combat du *13/18* de manière à ce que le maximum de chars soit en mesure d'intervenir dès les premiers instants de l'affrontement. Décembre 1943 voit les *Hussars* participer à « Alde », manœuvre dont le scénario leur impose de n'utiliser que deux escadrons en approche nautique, le *C Squadron* et le *HQ* embarquant à bord de LST. Cette tactique sera d'ailleurs celle qui sera retenue pour le 6 juin 1944. Pourquoi ? Car les analyses de l'état-major allié font apparaître un souci de taille : l'engorgement des plages. Il importera donc de parfaitement doser l'emploi des matériels de la première vague, c'est-à-dire qu'ils soient en nombre suffisant pour appuyer correctement l'infanterie sans pour autant que leur nombre ne soit un obstacle à une montée rapide vers le front qui, le 6 juin au soir, pense-t-on, se sera déplacé de cinq à douze kilomètres vers l'intérieur des terres. Aujourd'hui, force est de constater que « Ike » et ses experts avaient raison.

Le 18 décembre 1943, les hommes de Prior Palmer prennent leurs quartiers à Gosport. Même si les fêtes de fin d'année approchent, il n'est nullement question d'accorder la moindre permission à quiconque. Le repos se limitera à quelques heures prises ici et là, rien de plus. Bien au contraire, un palier supplémentaire dans la préparation des tankistes sera franchi avec le premier exercice en mer. Les chars sont embarqués à bord de LCT à Stoke Bay, remontent le Solent, au sud de l'Angleterre, pour être « lâchés » face à Osborne Bay, sur l'île de Wright ; île qui d'ailleurs deviendra pendant plusieurs mois le centre névralgique de l'invasion de l'Europe puisque c'est d'elle que partiront les carburants acheminés sur le continent par pipe-lines. Ces manœuvres sont essentielles pour les Alliés, ainsi qu'en témoigne la présence d'Omar Bradley. Personne ne connaît le comportement des *Duplex Drive* face aux courants marins. Les généraux sont, d'après les observateurs présents sur place, très tendus. On les comprend. En effet, sans blindés immédiatement au contact de la troupe dans les premières minutes des combats, l'assaut a toutes les chances de se solder dramatiquement en terme de pertes humaines. Il faut donc, coûte que coûte, que tout soit parfaitement au point à la fin du premier trimestre 1944. Avec la montée en puissance du *13/18*, en janvier 1944, l'ensemble des personnels est transféré en Écosse, à Hoddom Castle. L'unité est alors équipée à neuf, sauf en ce qui concerne les Sherman. Le grand jour n'est plus très loin. Au regard de leur rang, les officiers logent dans le château de la petite bourgade, une faveur accueillie avec un plaisir mitigé car les lieux ne sont guère adaptés au rude climat hivernal et les nuits sont glaciales ! À partir du 20, une nouvelle caserne, celle des *Seaforth Highlanders*, accueille le *13/18 Hussars*. Toutes les unités alliées sont d'ailleurs logées à la même enseigne, les changements de casernes ou de camps étant perpétuels, en particulier dans les mois précédant le débarquement. Sur place, c'est une manoeuvre divisionnaire qui attend les tankistes, sous le commandement du *Major-General* Rennie de la *3rd Infantry Division* ; quelques mois plus tard, l'homme sera tué en Normandie. On associe à ces manoeuvres des *Engineers*, des commandos et bien d'autres troupes « spéciales ». Le scénario inclut un assaut par voie maritime. Il s'agit ni plus ni moins d'une répétition générale du

Jour-J. Entre février et mars, les exercices se succèdent : « Smash », « Grab », « Crown », « Anchor », « Cupid », « Philco », « Leap Year », etc. C'est à l'occasion de l'un de ces exercices qu'un accident tragique endeuille l'unité. Alors que les chars abordent les côtes sous une très forte houle, deux DD coulent à pic, entraînant avec eux leurs équipages. Seul le Corporal Underhay parviendra à être sauvé. Au cours de cette période de préparation, cinq engins seront ainsi perdus. La cause en est simple : personne n'est en mesure de préjuger du comportement des blindés par mer agitée. Par ailleurs, les essais permettent de remarquer qu'il existe une période critique de quelques secondes entre le moment où le char est mis à l'eau et celui où ses deux hélices entrent en fonctionnement.

Le 5 mars 1944, jour de grand froid, la *27th Armoured Brigade* participe à la prise de commandement de *sir* Bernard Montgomery nommé à la tête du *21st Army Group*. En tant que *Senior Regiment*, le *13/18 Hussars* a la charge de préparer la cérémonie pour laquelle trois mille hommes sont placés sur les rangs. Fidèle à ses habitudes, « Monty » en profite pour s'adresser personnellement aux troupes. C'est aussi au mois de mars que le *Stadforshire Yeomanry* remplace, au sein de la brigade, le *4/Dragoons Guards*, le commandement allié préférant jeter dans les premières heures de la bataille des unités ayant déjà connu l'épreuve du feu. Tel est le cas des *Yeomanries* rentrant tout juste du Moyen-Orient. Pour autant, les *Hussars* n'ont toujours pas perçu la totalité de leurs Sherman. Et Le temps presse ! Mais, à propos, comment fonctionne le *Duplex Drive* ? Sur l'eau, la propulsion est assurée par deux hélices orientables installées à l'arrière de la caisse. Amovibles, elles sont repliées une fois la terre ferme atteinte. Dans le poste de pilotage, un renvoi de boîte permet de passer de la position « mer » à la position « route ». La jupe escamotable demande moins d'un quart d'heure d'installation. Elle est mise en forme au moyen de boudins de caoutchouc gonflés par deux bouteilles d'air comprimé. Des raidisseurs tubulaires assurent ensuite une parfaite rigidité. Le système est donc relativement simple, encore fallait-il y penser !

D-DAY

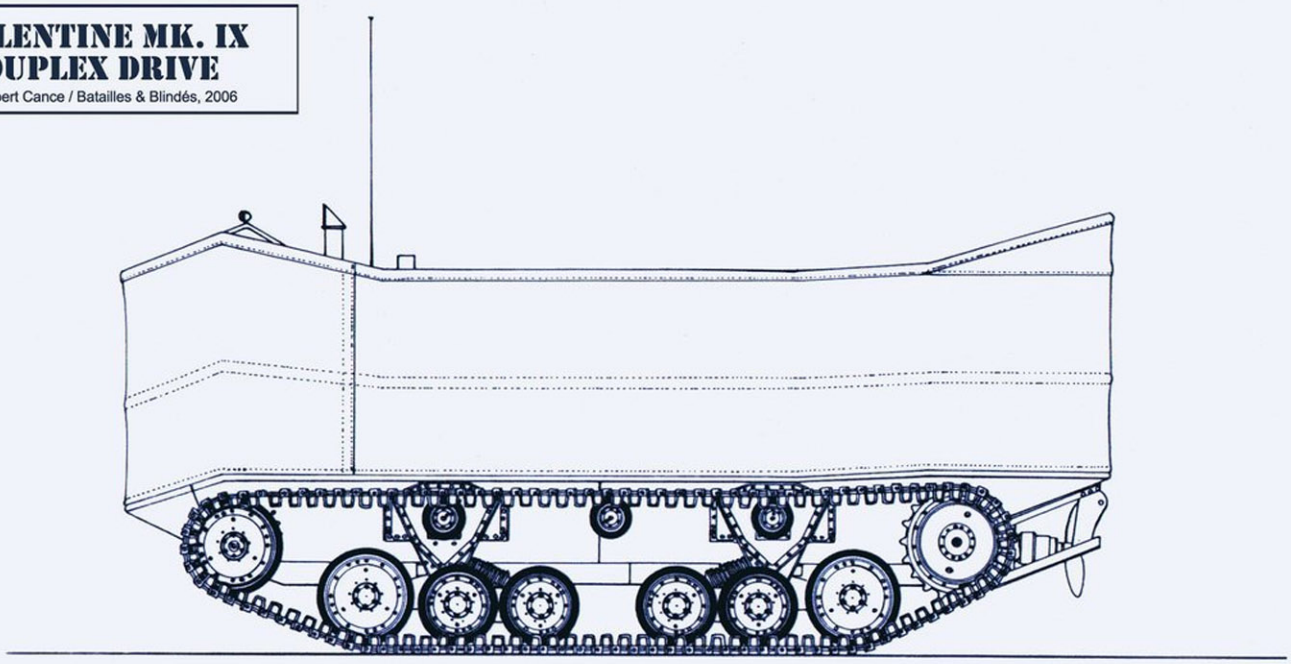
Le 16 avril, les engins quittent leur garnison de Fort Georges pour se diriger vers leurs *Marshalling Areas*, les zones de rassemblement, en vue de l'embarquement situées entre cinq et dix miles des côtes. Les *A* et *B Squadrons* sont orientés vers Gosport, les *C* et *HQ Squadrons* atteignent quant à eux Petworth. Les exercices continuent, entrecoupés de courtes périodes d'attente. Le 22 mai, le régiment est inspecté par le roi Georges V. Le *General* Dwight Eisenhower lui emboîte le pas quelques jours plus tard. Au cours de cette inspection, « Ike » prend le temps de converser avec les hommes à qui il souhaite bonne chance. Le chef d'état-major du *SHAEF* sait mieux que quiconque l'importance capitale que revêtiront les *Duplex Drive* lors du Jour-J. Finalement, c'est le 1er juin que le *13/18* est déplacé vers Waterlooville, dans région de Portsmouth, avant d'être embarqué sur des LCT ; s'agissant de libérer les Français, pour qui le nom de Waterloo est synonyme de défaite, on ne peut manquer de relever ce clin d'œil involontaire du destin. Pour les Britanniques, bien entendu, il s'agit d'un heureux présage ! L'attente sera de courte durée puisque l'embarquement à bord des LCT débute dès l'aube du 3 juin, ce après que chaque blindé ait reçu son code d'embarquement inscrit à la craie sur son blindage. La destination est désormais connue par les équipages : ce sera la Normandie. La mission de chaque unité est donnée. Ordres et cartes d'état-major sont distribués. Une première fausse alerte brise provisoirement l'élan des tankistes puisque le débarquement est reporté de vingt-quatre heures en raison du mauvais temps. Les heures qui précéderont le départ seront longues, d'autant que la place à bord des LCT est réduite pour les hommes. Huit Sherman ont pris place à bord de chacun des

Sherman *Mk. V* Duplex Drive du *13/18 Hussars* s'enfonçant vers l'intérieur des terres quelques dizaines de minutes à peine après le début du débarquement.

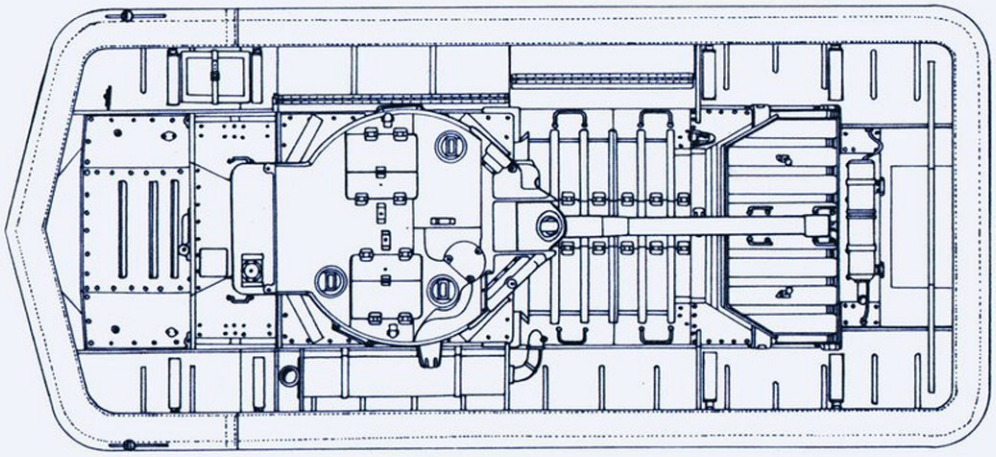
Bovington Tank Museum

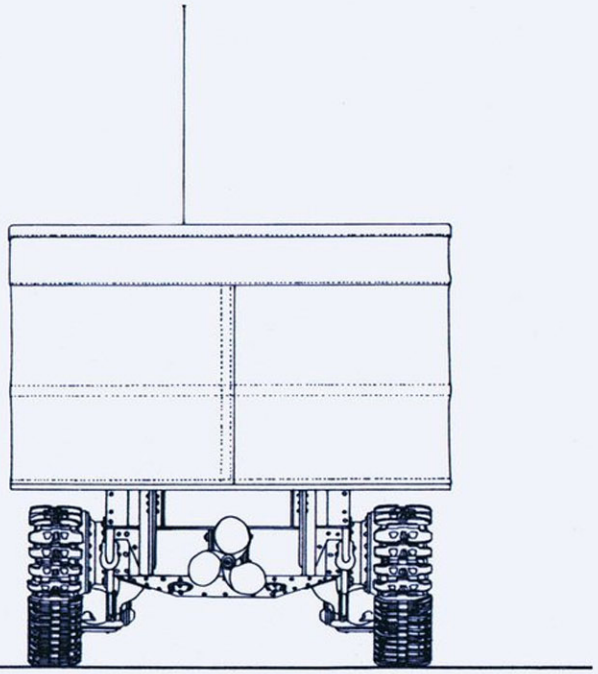
VALENTINE MK. IX DUPLEX DRIVE

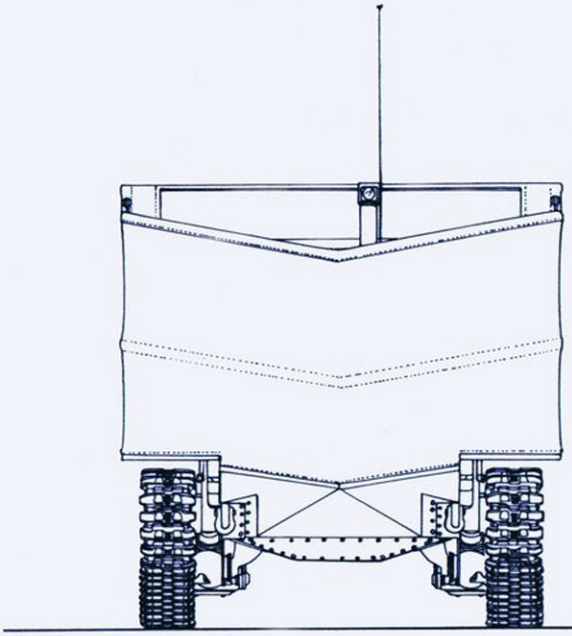
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



PLANS AU 1/48

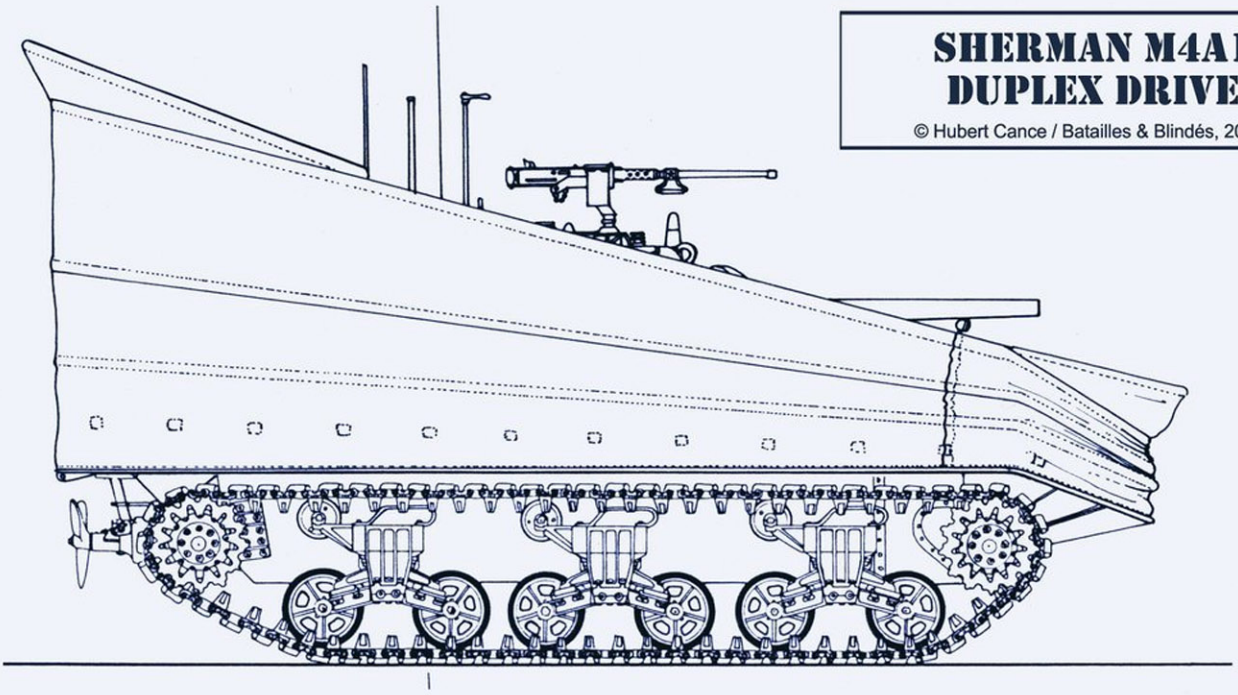




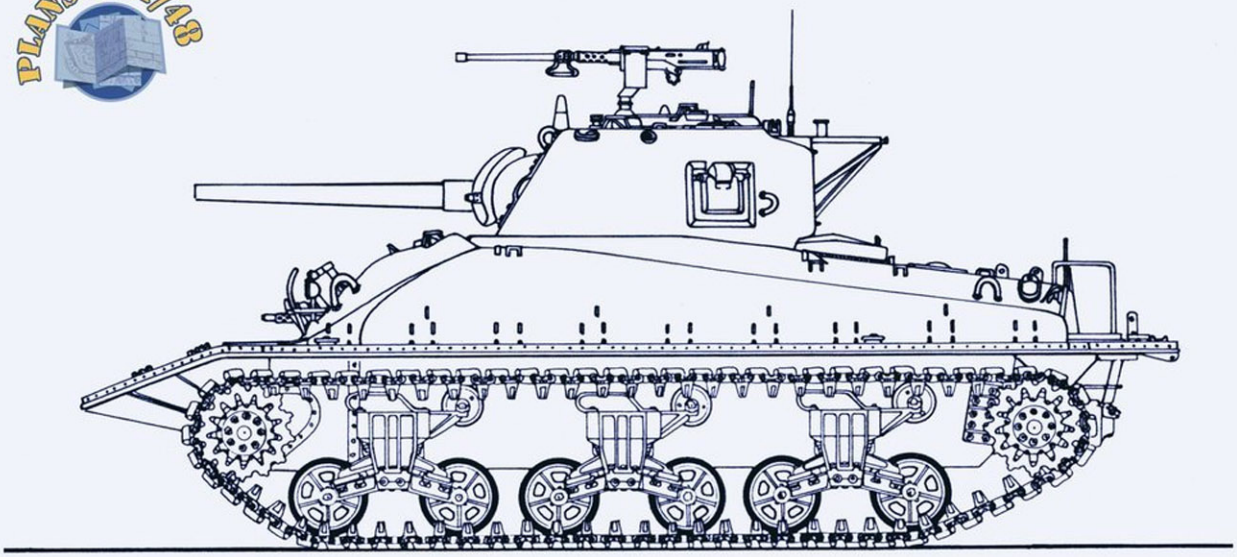


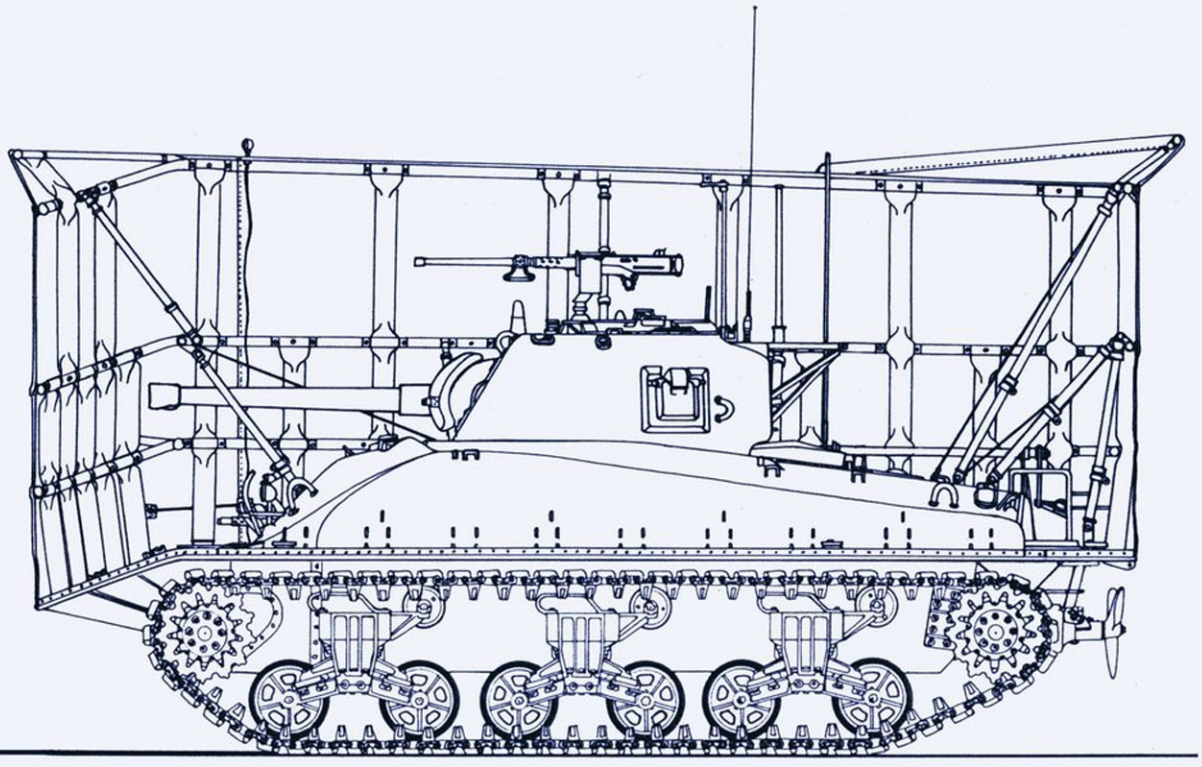
SHERMAN M4A1 DUPLEX DRIVE

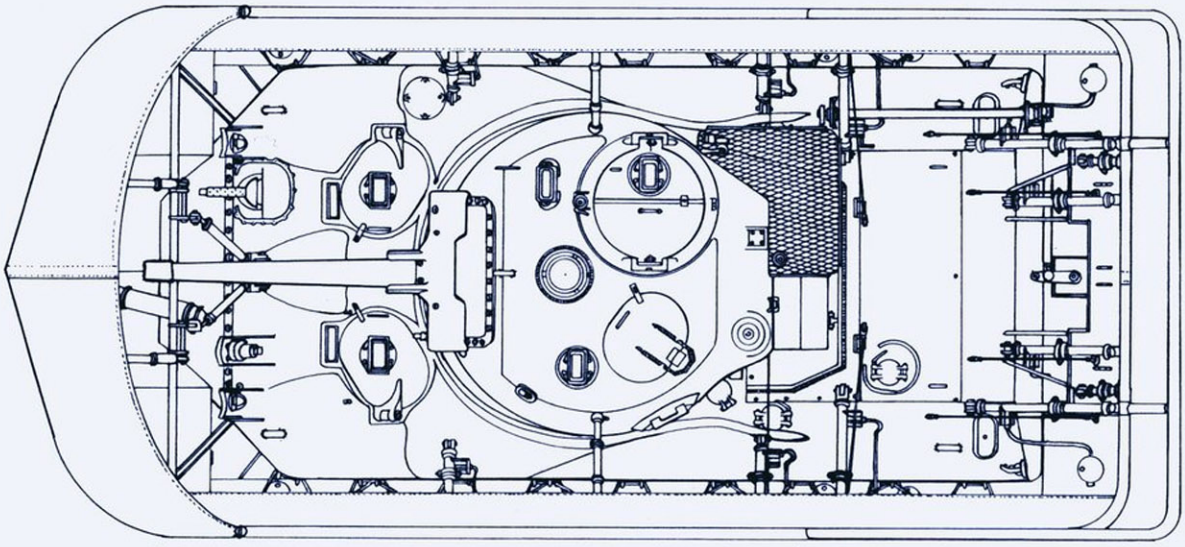
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

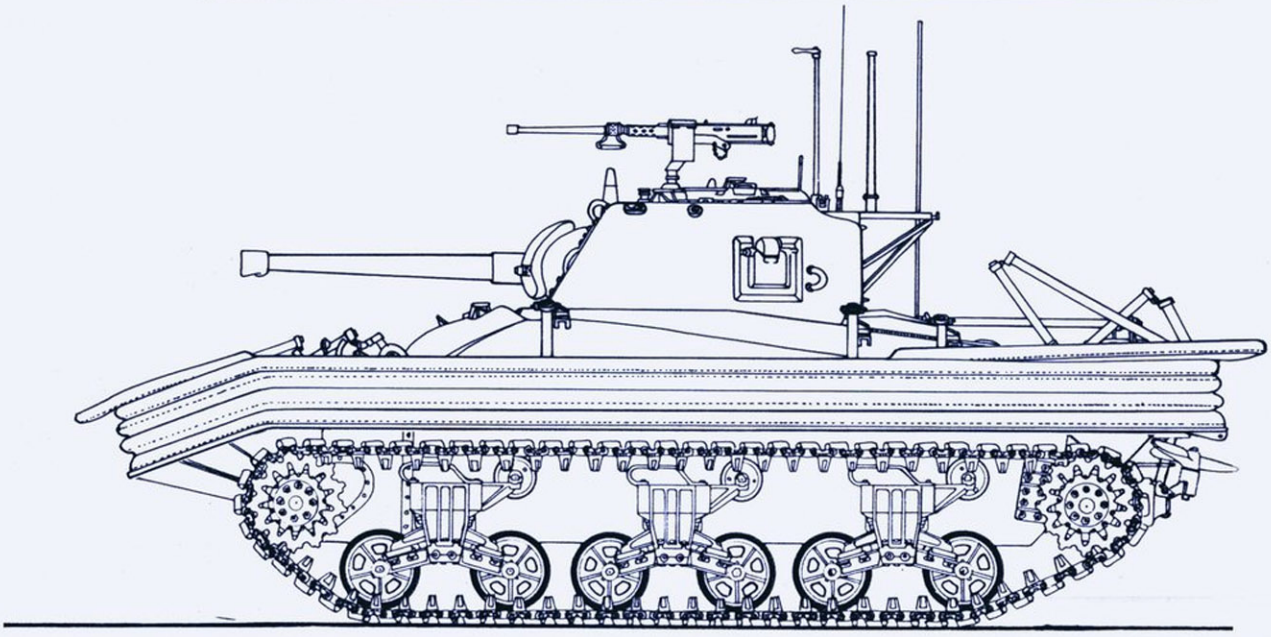


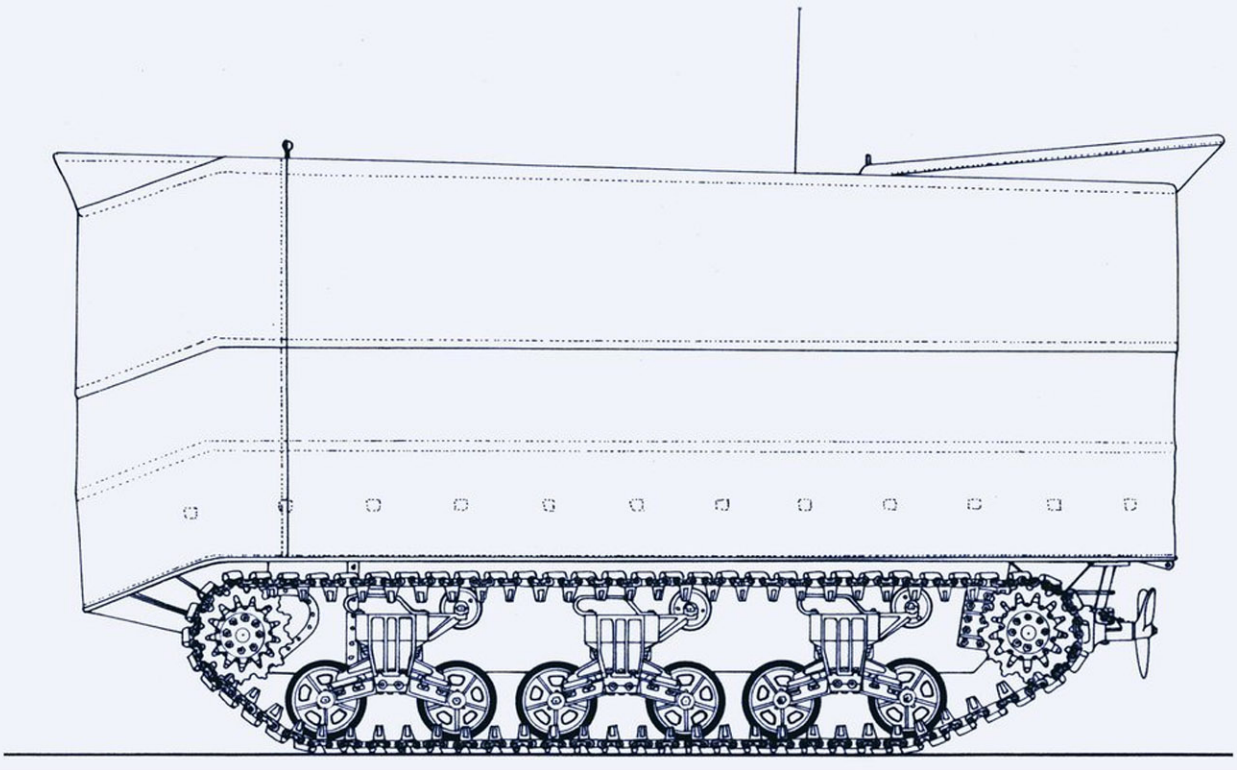
PLANS AU 1/48











Ci-contre et en-face :

Sherman *Mk. V* Duplex Drive n°48 du *13/18 Hussars*. En juin 1944, la 27th *Armoured Brigade*, à laquelle le 13/18 appartient, dispose de 126 Sherman *Mk. III*, 8 OP (postes d'observation d'artillerie), 3 ARV (*Armoured Recovery Vehicle*), ainsi que de 38 Sherman *Mk. V DD*, et 29 Sherman *Mk. VC* soutenus par 2 Valentine *ARV*. Il y a aussi 33 Stuart *Mk. III* et 20 Crusader AA.

Bovington Tank Museum

LCT, sans compter les véhicules légers. Portsmouth est devenue une immense caserne aquatique ! En début d'après-midi, le 5 juin, l'ordre de mouvement tombe enfin. À 14h00, la force « S » appareille dans un concert de klaxons et de sirènes. Au large des côtes, aucune présence ennemie n'est détectée. La *Luftwaffe* est absente des airs où Spitfire et Mustang sont au contraire omniprésents. Un officier des Hussars se souvient : « *À 22h00, un repas chaud nous est servi. Nous avions déjà organisé notre couchage comme nous le pouvions car la place qui nous restait était restreinte. Nous étions toutefois admiratifs devant l'organisation qui avait été nécessaire pour une opération d'une telle envergure. À l'inverse, nous étions abasourdis par l'absence complète de l'ennemi au point que nous nous disions que quelque chose avait dû se produire dès le matin ! La traversée ne fut pas si longue que nous l'avions imaginée. Malgré le bruit des moteurs du navire, quelques-uns ont pu trouver le sommeil. D'autres restèrent éveillés, incommodés par le roulis du navire. Pour ma part, j'ai réussi à me reposer quelques heures. Je me réveillai vers 5h30, le matin du 6 juin. Le jour commençait à se lever. Ce qui m'a le plus surpris est que rien n'avait troublé mon sommeil. Notre grand jour à tous pouvait maintenant commencer ! Je me suis rapidement levé, en titubant tellement le roulis et le vent très fort nous ballottaient ! En faisant le tour de mes hommes, j'ai réalisé que beaucoup d'entre eux avaient les traits tirés à cause du mal de mer. Heureusement pour moi, le pilote de mon Sherman avait plutôt bien supporté la traversée. Nous avons profité des quelques instants qui nous restaient pour organiser un* breakfast. *Nous n'avions pas encore atteint notre couloir d'assaut mais nous pouvions déjà contempler l'incroyable spectacle qui se déroulait sous nos yeux, malgré une visibilité réduite. C'était tout simplement incroyable ! Pourtant, nous n'étions pas euphoriques... Le brouillard donnait aux lieux un aspect que je trouvais sinistre. Alors que nous avions terminé notre petit déjeuner et que nous jetions un dernier coup d'œil à nos blindés, nous vîmes passer plusieurs LSI, c'étaient les HMS Battleaxe, Broadsword et Cutlass. Ils stoppèrent devant nous et l'infanterie prit place à bord. Nous les avions vu manœuvrer auparavant, mais là, rendez-vous compte, là, ce n'était plus un exercice ! J'étais désolé pour tous ces gars et même s'ils faisaient tout pour se donner de la contenance, je voyais bien sur leurs visages que beaucoup d'entre-eux avaient peur. Personne ne pouvait savoir combien seraient encore en vie l'après-midi et combien reverraient un jour l'Angleterre. Je me suis dit, à cet instant, que nous avions beaucoup de chance d'être à l'intérieur d'un char. Nous pensions aussi que notre char nous permettait de rester au sec, ce qui nous procurait finalement une sensation de sécurité, même si, quelques temps plus tard, nous étions d'un tout autre avis !* »

La mise à l'eau des *A* et *B Squadrons* est maintenant imminente. Les toutes dernières minutes sont mises à profit pour sacrifier aux ultimes vérifications : « *Nous avons vérifié nos matériels une dernière fois, les coupoles étaient bien fermées, les munitions étaient toutes là, oui, tout allait bien. Il était maintenant 7h00 et nos DD allaient être mis à l'eau. Normalement, il était prévu de nous lancer dès 6h00 mais avec cette mer démontée, personne ne savait comment nos blindés allaient tenir le choc. Les risques étaient réels. Nous avons donc été mis à l'eau plus tard que prévu. Les* A *et* B Squadrons *ont quitté leurs LCT. Je ne peux pas dire que la mer s'était calmée pour autant, loin de là. Je le sus plus tard, seuls nos blindés arrivèrent presque au complet en vue des côtes* [effectivement, sur « Omaha Beach », vingt-sept des trente-deux *Duplex Drive* de la première vague d'assaut ont coulé, alors qu'à « Sword », seuls deux blindés manqueront à l'appel - NdlA]. *D'ailleurs nous fûmes aussi les seuls à débarquer exactement à l'endroit prévu. Le rôle de notre régiment était de soutenir l'assaut de la* 8th Infantry Brigade, *à l'extrême droite du secteur d'assaut de la* 2nd Army, *entre Luc-sur-Mer et l'embouchure de l'Orne. Le* A Squadron *du Major Wormald se*

trouvait sur la droite et protégeait la progression du 1st East Lancashire *alors que le* B Squadron *du* Major *Rugge-Price était chargé de couvrir le* 2nd East Yorkshire. *Nous étions talonnés par les « AVRE »* [du *22nd Dragoons*, *79th Armoured Division* – NdlA] *qui devaient déminer le parcours de chaque* Squadron *de manière à ce qu'ensuite un cheminement balisé soit aménagé le long de « Queen Beach ». Les «* Funnies *» étaient suivis par l'infanterie d'assaut. Les* HQ *et* C Squadrons *devaient être débarqués de leurs LCT à H+45, à côté de la petite crique de la Brèche d'Hermanville, en support du* 1st Suffolk Regiment *qui devait neutraliser deux points fortifiés. Une fois dans l'eau, tout se passa pour le mieux, nous étions à environ quatre mille cinq cents mètres du bord de plage. Après les cinq premières minutes, où chacun ne pouvait éviter d'être anxieux, nous avons réalisé que tout se passait pour le mieux. Nous pouvions maintenant voir distinctement les côtes. Au bout de trente minutes, nous discernions ce qui se passait sur la plage. Les bombardiers allaient et venaient. Leurs projectiles étaient visibles. Les navires lance-roquettes lâchaient leurs missiles sur les plages avec ce bruit si particulier. Un nombre considérable de roquettes tomba trop près et un DD eut tout juste le temps de dévier de sa course avant que deux de ces saletés n'explosent devant lui. Quelques instants plus tard, le déluge de feu s'étant atténué, l'ennemi parvint à se ressaisir. Ses mitrailleuses lourdes firent feu sur nous. Pour autant, mis à part ces rafales et les tirs de mortiers, l'opposition nous semblait faible. Nous étions persuadés que nos fantassins sauraient en venir à bout. Portés par un courage magnifique, ils se ruèrent à l'assaut. Il a été établi que nos canons avaient neutralisé quatre ou cinq pièces de 75mm, autant de 50mm et de nombreuses pièces antiaériennes de 20mm. Alors que l'histoire du Jour-J est maintenant bien connue, il ne fait aucun doute que la décision du* Captain *Bush, le commandant de la force navale, et du* Brigadier-General *Palmer de mettre les DD à l'eau fut un élément décisif du succès de l'assaut à « Sword Beach ». C'est ce qui permit de sauver d'innombrables vies. La plage venait de tomber. À ce stade, notre mission était terminée. Une opération hasardeuse et difficile, unique dans l'histoire de la guerre, venait d'être couronnée de succès. Ce fait d'armes tiendra plus tard une place d'honneur dans les annales du* 13/18 Hussars. *Lorsque l'on considère la turbulence de la mer et les défenses du mur de l'Atlantique, le nombre de nos pertes fut remarquablement peu élevé. Une fois sur la plage, les pare-brises furent abaissés. Nos chars opéraient en support de l'infanterie. Vers 9h30, Hermanville-sur-Mer était capturée par le 1st South Lancashire, avec l'appui de notre* A Squadron. *Cette unité prit ensuite la direction de Lion-sur-Mer pour le reste de la journée. Elle avait perdu la majeure partie de ses chars dans les combats sur la plage, au point qu'il ne restait plus que six machines en état de combattre au* Major *Wormald.* "

Le *B Squadron* est pour sa part détaché au profit du *2nd East Yorkshire* qui doit s'emparer de la batterie « Sole », ce qui sera chose faite vers 15h45. Le prochain objectif est une autre batterie d'artillerie côtière. Baptisée « Daimler », elle est installée au sud d'Ouistreham. Cette batterie d'artillerie de campagne était située au sud-ouest du village d'Ouistreham, au lieu-dit « le Petit Bonheur » (*sic*). Il s'agissait de la quatrième batterie de l'*Artillerie-Regiment 1716*. Son armement consistait en quatre obusiers d'origine française de 155mm, ayant une portée maximale de 11 300 mètres. D'abord placées dans des encuvements bétonnés, à l'air libre, les quatre pièces devaient être protégées sous béton. Mais, à la veille du débarquement, seulement trois des quatre casemates étaient achevées. Après de violents combats, la position tombe enfin. Il est alors plus de 20h00. Ce sera la dernière mission du *B Squadron* pour le Jour-J. L'un des chars de cet escadron sera d'ailleurs « réquisitionné » par le commandant Kieffer alors que les commandos français de la *Troop 1* étaient sérieusement malmenés face à la batterie du

Un Sherman *Mk. III* (M4A2) du *Regimental HQ Squadron* du 13/18, reconnaissable au dérouleur de câble installé derrière sa nuque de tourelle, participe à la défense d'une *Landing Zone* de la *6th Airborne Division* britannique. Notez les deux planeurs Horsa à l'arrière-plan.

DR

Casino d'Ouistreham. L'intervention du DD évitera de nombreuses pertes aux « *Frenchies* ».

Pour sa part, le *C Squadron* doit appuyer le *Suffolk Regiment* à qui il incombe de prendre la batterie « Morris » et le site « Hillman » situés sur les communes d'Hermanville-sur-Mer. Cette batterie d'artillerie de campagne, installée au sud-ouest du village de Colleville-sur-Orne, est éloignée de quasiment trois kilomètres de la mer. Il s'agit de la deuxième batterie de l'*Artillerie-Regiment 1716*. Son armement est de quatre obusiers tchèques de 100mm. Alors que les fantassins montent à l'assaut derrière les *Duplex Drive*, une scène inattendue se produit : un drapeau blanc est hissé par les Allemands alors qu'aucun coup de feu n'a encore été tiré. Les soixante-sept hommes de la garnison venaient de se rendre sans combattre ! Et pour cause, accusant de lourdes pertes lors des bombardements aériens des 1er et 2 juin, ils étaient choqués. Finalement, les bombardements avaient été efficaces, permettant de démoraliser les troupes bien que les constructions bétonnées n'eussent à subir aucun dégât. Si « Hillman » n'offre pas plus de résistance, Caen sera prise comme prévu. Mais la réalité sera tout autre ! Installé sur un plateau, dans les hauteurs de Colleville-sur-Orne, le site « Hillman » n'est pas une batterie d'artillerie mais le poste de commandement du *Grenadier-Regiment 736*. Défendus par des *Tobrouks* et trois coupoles blindées, les blockhaus sont enterrés. La plupart des ouvrages sont à l'épreuve des bombes. La première attaque est lancée vers 13h15. Elle se solde par la mise en déroute du *Suffolk Regiment* qui perd l'un de ses commandants de compagnie. L'ennemi est partout à la fois. Il apparaît et disparaît à dessein grâce au réseau de tranchées qui couvre plusieurs hectares. « L'inoffensif » site « Hillman », où les photos aériennes alliées n'avaient décelé aucune arme lourde, est en train de changer le cours de la bataille de Normandie. Nous allons voir pourquoi d'ici peu. Pour l'heure, les Britanniques doivent remonter à l'assaut, cette fois-ci appuyés par les chars du *Major* Price. Si l'affrontement demeure sans merci, les fantassins peuvent maintenant progresser à l'intérieur du no man's land et atteindre les casemates qui devront être prises une à une. Le cauchemar est-il terminé ? Malheureusement, non. Il est plus de 15h30 et le *1st Norfolk* qui progresse vers Beuville, à l'est de « Hillman », est lui aussi pris à partie. L'unité anglaise perdra ainsi quarante hommes alors qu'elle ne participait même pas à l'assaut ! En fin d'après-midi, vers 18h00, le site est enfin tombé ou, plus exactement, ses armes se sont tues, car les soixante-dix survivants, dont le *Generalmajor* Krug, se sont retranchés dans un bâtiment. Il faudra attendre le 7 juin au matin pour que l'officier ennemi accepte le principe de reddition. Et la prise de Caen dans tout cela ? La résistance du site « Hillman », qui pour les alliés n'était pas un objectif prioritaire et à ce titre n'avait pas été bombardé le 6 juin, a considérablement retardé les troupes anglaises et canadiennes. Entre temps, les Allemands se sont repositionnés et ont eu le temps de mettre en place une ligne défensive à hauteur de Lebisey, soit à trois kilomètres au nord de la capitale normande. Petites causes, grands effets… Caen ne sera prise qu'à la mi-juillet, à l'issue d'âpres combats et d'énormes pertes ainsi que de la destruction de la cité à 85%. Tout cela à cause d'un objectif jugé non prioritaire !

ÉPILOGUE

Au soir du Jour-J, les objectifs du *13/18 Hussars* avaient été atteints de la manière la plus brillante qui soit. Les quatre batteries ou positions entre Ouistreham et Hermanville-sur-Mer avaient toutes été neutralisées. La journée avait pourtant été coûteuse puisque vingt officiers et hommes de troupe avaient été tués. Soixante-dix-huit chars ont été mis hors de combat, faisant chuter à moins de 40% le potentiel de l'unité. Les *Hussars* pouvaient être fiers d'eux. Grâce à la maîtrise de leurs engins, ils avaient pu atteindre « Queen Beach » sans « casse ».

Autre sujet de satisfaction, les tankistes de Palmer furent les premiers de l'Histoire à donner l'assaut sur des blindés lâchés en pleine mer. Qui se souvient aujourd'hui que le succès de l'assaut sur « Sword » est à mettre au crédit des hommes du *13/18 Hussars* et de leurs « drôles » de machines ?

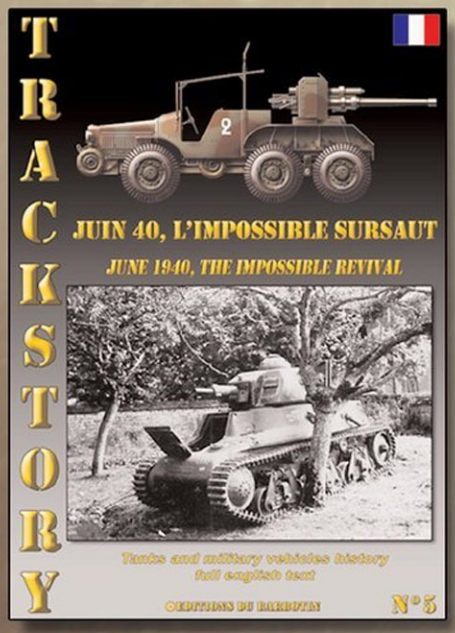
TRACKSTORY

UNE COLLECTION UNIQUE DE MONOGRAPHIES

Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pellicullée - Dos carré cousu collé
Plus de soixante dix photos d'archives et de détails - Nombreux profils couleurs
Edition bilingue Français / Anglais

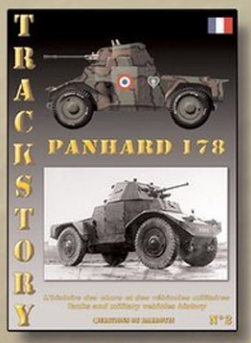
Chaque volume retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats, Les ordres de batailles, toutes les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Il est paru ! n°5 : Juin 40
64 pages, 8 pages couleurs

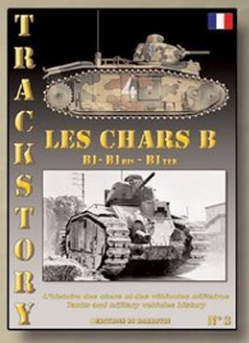


Après le désastre de Dunkerque, l'arme blindée française tente de se reconstituer. Ce volume, en publiant nombre de documents inédits, tente pour la première fois une approche sur ces "poussières blindées", souvent méconnues, réunies dans l'espoir d'un impossible sursaut...

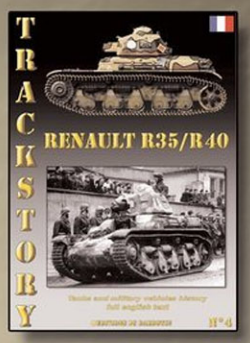
Toujours disponibles



n° 2 : Panhard 178

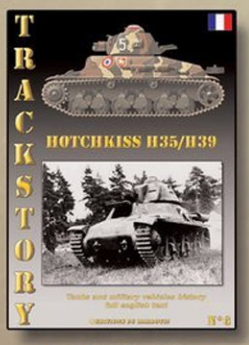


n° 3 : Chars B1 / B1 bis

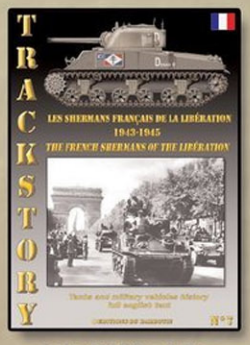


n° 4 : Renault R35/R40

Prochaines parutions



Mai 2006 n° 6 : Hotchkiss H35/H39



Juin 2006 n° 7 : Les Sherman Français

Bon de souscription / Subscription form

Trackstory n°2 - PANHARD 178	**.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total**	☐
Trackstory n°3 - Chars B1/B1bis	**.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total**	☐
Trackstory n°4 - Renault R35/R40	**.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total**	☐
Trackstory n°5 - Les blindés de Juin 40	**.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total**	☐
Trackstory n°6* - Hotchkiss H35/H39	**.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total**	☐

**Trackstory n° 6 parution Mai 2006, N) 7 Shemran Français parution Juin 2006*

** Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € par numéro commandé (others countries, please contact us).*

Frais de port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) pour 3 n° commandés / 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE) / 5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE)

Nom / Name : Prénom / First name :

n°, rue / Street, number :

Code Postal : Ville/City : Pays / Country :

Email : Téléphone / Phone :

Je joins mon règlement / Payment by :

France uniquement : Chèque bancaire Chèque postal Mandat postal VISA Eurocard Mastercard

Autres pays /Others country : VISA Eurocard Mastercard uniquement / only

Numéro de carte/ credit card number :

Expire le /Expiry date : Nom du porteur /credit card holder's name :

Date et signature :

Attention, nouvelle adresse : Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - France
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr - website : http://perso.wanadoo.fr/minitracks - ☎: (33) 01-69-01-62-40

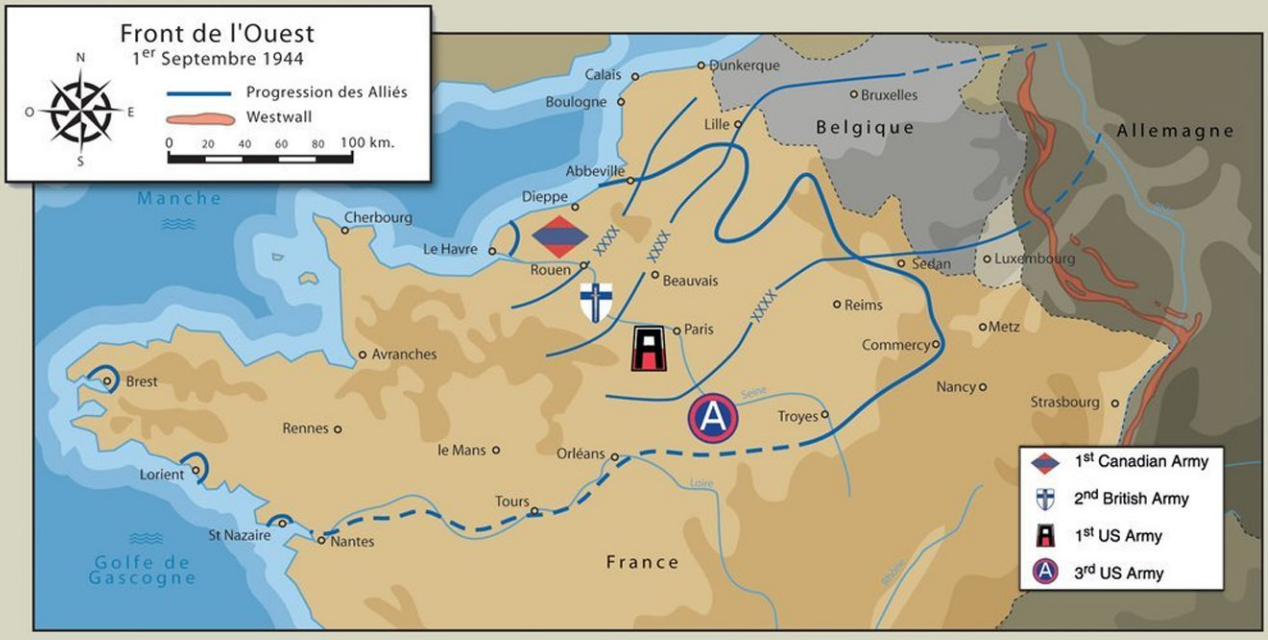
"TIGER JACK" CONTRE LE BARON

1944, LA LIBÉRATION DE NANCY

par YANNIS KADARI

Comme nous l'avons vu dans la première partie de notre étude, début septembre 1944, des rives Mosellanes jusqu'à celles du Rhin, la situation militaire allemande est particulièrement inquiétante. Pourtant, bien que ne disposant de quasiment aucune réserve, Hitler et l'*Oberkommando des Heeres* sont contraints de gagner du temps, notamment en Lorraine, afin d'activer les défenses du *Westwall* ; des fortifications inachevées qui, bientôt, seront menacées par la poussée des Américains dans le secteur d'Aachen. Ce sont finalement les difficultés logistiques alliées et la mésentente régnant entre le *Lieutnant-General* Patton et sont implacable rival britannique, le sémillant *Field Marshall* Montgomery, qui vont apporter à Berlin ce répit tant espéré. Profitant des atermoiements d'Eisenhower et de la pénurie d'essence frappant les chars de Patton, l'état-major du *Führer* va non seulement parvenir à rameuter des unités mécanisées venant du front italien mais aussi à mettre sur pied plusieurs *Panzer-Brigaden*, le tout en une poignée de semaines. Ce tour de force prend tout son sens lorsque l'on considère la pression exercée par les Soviétiques sur l'*Ostfront* ainsi que les défections successives de deux alliés historiques du *III. Reich*, la Roumanie et la Finlande, qui interviendront respectivement les 12 et 19 septembre. Toutefois, si sur le papier la présence en Lorraine de trois *Panzer-Grenadier-Divisionen*, de deux *Panzer-Divisionen* et de plusieurs *Panzer-Brigaden* a de quoi impressionner, sur le terrain, il en va autrement...

Pour correctement appréhender le déroulement de cette campagne, il est en effet capital d'étudier les unités allemandes déployées dans ce secteur et d'établir un bilan réaliste de leurs effectifs, de leurs moyens et de leur potentiel de combat. C'est ce à quoi nous allons nous atteler avant de décortiquer la manœuvre d'encerclement de la *4th Armored Division* débouchant sur la libération de Nancy, étant entendu que son exécution et que les contre-attaques menées par les *111.* et *113. Panzer-Brigaden* et la *15. Panzer-Grenadier-Division* dans le secteur de Bures, Juvrecourt et Arracourt seront étudiées dans la dernière partie de notre trilogie.



SIX CENTS CHARS FACE À PATTON !?

Lorsque le 11 septembre 1944, après avoir été enfin ravitaillés en essence, les Sherman de la *4th Armored Division* du *Major-General* John « *Tiger Jack* » Wood se remettent en marche pour forcer les défenses allemandes autour de Nancy, l'*Oberkommando des Heeres* est déjà parvenu à déployer quelques-unes de ses unités blindées et mécanisées dans cette zone. S'appuyant sur des informations fournies par des agents de la résistance locale, les troupes allemandes ont toutes été identifiées par les services interalliés du renseignement. C'est ainsi que, dans un document américain adressé à Patton, mémorandum daté du 9 septembre 1944 disponible auprès du centre des *National Archives* de Washington DC, on peut lire que « *l'ennemi serait en mesure d'opposer de cinq à six cents chars, canons d'assaut et chasseurs de chars à la 3rd US Army* » et que ceux-ci « *seraient servis par des équipages expérimentés, bien encadrés et fanatisés au dernier degré* ». Au-delà des jugements de valeur sur la motivation et le « fanatisme » des *Panzerschützen* et de leurs officiers, qu'en est-il concrètement ? De quoi disposent réellement les Allemands pour s'opposer aux pointes blindées américaines ?

Au fil des pages du numéro 23 de sa revue « Panzer Voran » parue à l'été 2004, partant des archives d'Outre-Rhin, Alain Verwicht a apporté une réponse fouillée et argumentée à ces questions. Avec son aimable autorisation, nous allons nous appuyer sur ses recherches pour établir à notre tour un bilan quasi-comptable des unités motorisées allemandes engagées dans l'est de la France. Cet exercice permettra aussi de montrer à quel point les écarts entre les dotations théoriques et les réalités opérationnelles pouvaient être vertigineux au sein des divisions du *Reich* de 1944.

Dans le cadre de sa manœuvre autour de Nancy, « Tiger Jack » aura à faire face à la *15. Panzer-Grenadier-Division* du *Generalleutnant* Eberhard Rodt, ex-*Kommandeur* de la *22. Panzer-Division* jusqu'à sa dissolution en mars 1943. La *15. Panzer-Grenadier-Division* opérera principalement dans la zone de Lunéville, au sud-est de Nancy. Retirée d'Italie – plus précisément de la région de Florence – où elle était engagée depuis juillet 1943, cette unité mécanisée est arrivée en France dans les derniers jours du mois d'août, peu de temps après l'effondrement allemand en Normandie. Immédiatement ou presque scindée en plusieurs *Kampfgruppen*, elle a été engagée au front, si tant est que l'on puisse parler de front à ce moment-là, afin de ralentir le flot américain déferlant vers l'est. Ses atouts sont sa *Panzer-Abteilung* aux ordres du *Major* Fritz Tölke, unité totalisant vingt-cinq *Panzer IV 7,5cm KwK L/48* et *StuGe III* au lieu de quarante-deux, ainsi que ses deux *Panzer-Grenadier-Regimenter*, les 104 et 115, l'un et l'autre constitués de combattants expérimentés. Pour autant et on l'aura bien compris, la *15. Panzer-Grenadier-Division* est loin d'atteindre son potentiel de combat maximum. Avec seulement sept *7,5cm Pak 40 (mot. Z)* en lieu et place des quarante prévus, elle accuse un déficit plus que conséquent en terme de canons antichars tractés. Et que dire de sa dotation en véhicules ? L'unité ne dispose que d'environ six cent cinquante camions en état de marche sur les mille sept cents qu'elle devrait avoir à sa disposition. En ce qui concerne les tracteurs semi-chenillés et les autres moyens automobiles, les proportions sont *grosso modo* identiques. Dans de telles circonstances, affirmer que la division du *Generalleutnant* Rodt jouit d'une mobilité insuffisante est une évidence, d'autant qu'elle ne dispose officiellement d'aucun *Schützenpanzerwagen* ; et ce n'est pas la vingtaine de tracteurs d'artillerie Fiat ramenés d'Italie par les

Des éléments de la *15. Panzer-Grenadier-Division* font le point sur leur position à l'aide d'une carte d'état-major. Nous sommes bel et bien en Lorraine, au sud de Nancy, en septembre 1944. La présence au second plan d'un *Sd.Kfz 251 Ausf. C* est particulièrement intéressante car, officiellement, cette division n'en est pas dotée !

Bundersarchiv

1944, LA LIBÉRATION DE NANCY

Ces jeunes *Panzergrenadiere* juchés sur un Panther ont le sourire. Pourtant, la situation de l'Armée allemande en Lorraine est catastrophique...

Bundersarchiv

Panzer-Grenadiere qui changera grand-chose à tout ceci. Pourtant, malgré cet inventaire largement déficitaire, aussi bien en matériels qu'en personnels, nous allons voir que la *15. Panzer-Grenadier-Division* saura interdire l'accès de Lunéville à l'ennemi jusqu'à la mi-octobre, tout en étant capable de monter des contre-attaques localement dangereuses pour les soldats de la *3rd US Army*.

Il n'apparaît guère utile d'aborder dans le détail la situation de la *3. Panzer-Grenadier-Division*, aux ordres du *Generalleutnant* Walter Denkert, tant son profil est sensiblement équivalent à celui de la *15*. Tout comme celle-ci, elle a été retirée de l'ordre de bataille de la *14. Armee* engagée en Toscane pour étoffer le squelettique dispositif allemand en France. Postée à mi-chemin entre Nancy et Metz, la division a reçu pour consigne d'empêcher les chars alliés de déborder par le nord les défenses de l'ancienne capitale de Stanislas Leszczynski. De fait, c'est elle qui va devoir supporter le poids des assauts lancés par le *80th Infantry Division* surnommé « *The Blue Ridge Division* » et le *Combat Command A* (*Colonel* B.C. Clarke) de la *4th Armored Division*. À noter que, à l'instar de Rodt, Denkert est un officier expérimenté et talentueux, un *Kommandeur* habitué aux situations extrêmes puisque avant de prendre la tête de la *3. Panzer-Grenadier-Division*, il a assuré le commandement par intérim de la *6. Panzer Division* sur le front de l'est – à la place du *Generalleutnant* Rudolf Freiherr von Waldenfels – lors des combats livrés par la *1. Panzerarmee* dans la poche de Kamenets-Podolski.

Pour terminer notre tour d'horizon des unités de *Panzer-Grenadiere*, nous nous devons d'évoquer ici la *17. SS-Panzer-Grenadier-Division* « Götz von Berlichingen » ou plutôt ce qu'il en reste après les terribles combats normands et sa pénible retraite à travers la France. L'unité, réduite à quatre petites *Kampfgruppen* – « Braune », « Gunter », « Fick » et « Wahl » – est temporairement aux ordres du *SS-Standartenführer* Thomas Müller lorsqu'elle est redéployée en Champagne où, absorbant les *SS-Panzer-Grenadier-Brigaden 49* et *51*, elle parvient à reconstituer ses effectifs à hauteur de quatorze mille hommes (effectifs théoriques d'environ seize mille hommes). Elle rejoint ensuite ses positions défensives sur la Moselle, le 8 septembre. Passée sous le commandement du *SS-Standartenführer* Gustav Mertsch, elle doit participer à la défense de Metz. Pour autant, bien que faisant face à la *7th Armored Division* américaine du *Major-General* Lindsay Silverster, la « Götz von Berlichingen » ne recevra aucun *Panzer* ou *StuGe*

Ce *StuG III Ausf. G* a été détruit au sud de Metz. Il est probable qu'il appartienne à la *3. Panzer-Grenadier-Division*.

Coll. J. Mutin

avant de longues semaines. Son point faible est donc l'absence totale de blindés, hormis trois « malheureux » *Panzerjäger 7,5cm Pak 40 (sf)* par ailleurs immobilisés pour cause de maintenance… Son point fort réside dans l'abondance de son artillerie de campagne et ses pièces antichars. Pour ces dernières, le total s'élève à une trentaine de bouches à feu dont deux redoutables *8,8cm Pak 43/41* et, surtout, une trentaine de *7,5cm Pak 40* qui, bien servis, prélèveront un lourd tribut dans les rangs des Sherman de Silverster.

Reste désormais à étudier les unités de la *Panzerwaffe*, c'est-à-dire les *21.* et *11. Panzer-Divisionen* ainsi que les *Panzer-Brigaden*. Pour la première, à l'instar de la « Götz von Berlichingen », il serait plus judicieux de parler d'une *Kampfgruppe* plutôt que d'une division car, en date du 12 septembre, en tout et pour tout, elle n'est en mesure d'aligner que… cinq *StuGe* et cinq automoteurs *7,5cm Pak 40* sur châssis Hotchkiss ! Le *Generalleutnant* Edgar Feuchtinger, « patron » de la *21. Panzer-Division*, dispose certes d'une quarantaine d'équipages, des vétérans rompus aux combats de blindés, mais ils sont regroupés à Molsheim, dans la périphérie de Strasbourg, où ils attendent de toucher leurs *Panzer*. Du point de vue de l'infanterie mécanisée, le bilan n'est pas plus élogieux puisque les effectifs des *Panzer-Grenadier-Regimenter 125* et *192* atteignent à peine quatre cent quatre-vingts soldats, soit l'équivalent d'un bataillon ! La situation de la *Panzer-Division* est si critique que l'*Oberkommando des Heeres* lui amalgamera la *Panzer-Brigade 112* qui, en septembre, compte vingt *Panzer IV lang*, quatre Panther et six *StuGe*. C'est donc avec une petite quarantaine d'engins disparates et pas tous opérationnels que cette unité au passé si glorieux sera jetée dans la fournaise lorraine.

La *11. Panzer-Division*, quant à elle, ne jouera aucun rôle dans la première partie de la campagne, celle que nous étudions ici, car, remontant le couloir rhodanien vers les portes de l'Alsace, tout en menant des combats retardateurs contre les armées franco-américaines, elle ne sera réellement à pied d'œuvre en Lorraine que vers la fin septembre. Il est cependant intéressant de préciser que, le moment venu, le *Generalleutnant* Wend von Wietersheim ne pourra compter que sur une petite trentaine de *Panzer*. En revanche, le béotien pourrait penser que les *Panzer-Brigaden* étant de constitution récente – le 4 septembre 1944 pour celles qui nous intéressent directement, c'est-à-dire les *111.* et *113.* – elles devraient jouir de la plénitude le leurs moyens… Or, là encore, la réalité est toute différente. Si ces deux unités disposent effectivement de quarante-cinq Panther chacune, elles n'ont qu'une trentaine de *Panzer IV lang* à leur disposition et aucun des dix *StuGe* pourtant initialement prévus dans leurs tableaux d'effectifs théoriques. Par ailleurs, les *Panzer-Brigaden* souffrent cruellement d'un manque endémique de véhicules tout-terrains, du simple camion jusqu'au semi-chenillé. N'ayant pas perçu leurs *Schützenpanzerwagen*, les *Panzer-Grenadiere* sont contraints de faire avec les « moyens du bord », en composant avec un parc de camions de diverses nationalités, ce qui ne manque évidemment pas de poser de gros soucis aux mécanos. La *Flak* est elle aussi réduite à sa plus simple expression, ce qui est problématique compte tenu de l'omniprésence de l'aviation tactique alliée ; comme en Normandie durant l'été, les *Jabos* se montreront redoutables au-dessus de la Lorraine. Les services sanitaires n'ont pas assez de médecins, d'infirmiers et de médicaments. Les stocks de carburant et de munitions sont plus que restreints ; etc. Quant à l'encadrement, s'il est constitué d'officiers et de sous-officiers expérimentés, ce n'est pas toujours le cas pour les équipages qui, pour certains d'entre eux, sortent à peine des écoles et n'ont que quelques semaines théoriques et jours d'entraînement « au compteur ». Une donnée qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'analyse de certains engagements.

Au total, donc, on peut estimer que Berlin s'apprête à livrer la bataille de Lorraine avec environ trois cent cinquante blindés dont des *Panzer IV* et *V*, des *StuGe* ainsi que des *Jagdpanzer IV* et divers *Panzerjäger*. Et encore est-il important de préciser qu'il s'agit-là d'une donnée purement théorique puisque faisant l'impasse sur l'opérationnalité des machines et le fait qu'elles ne seront pas toutes engagées simultanément. Nous sommes donc loin, très loin même, des « *cinq à six cents chars, canons d'assaut et chasseurs de chars* » recensés par les experts américains auteurs du rapport du 9 septembre. Pour autant, la mission devant être remplie par le *Major-General* John Wood et ses tankistes ne sera pas des plus aisées.

ATTAQUER OUI, MAIS OÙ ?

Dire que le plan devant déboucher sur la libération de Nancy et l'ouverture d'une brèche dans les lignes allemandes a donné lieu à des échanges orageux entre Patton et ses subalternes serait une assertion bien éloignée de la vérité tant elle serait trop policée…

Dans un premier temps, le *Major-General* Manton Eddy, commandant le *XII Corps* chargé de l'opération, envisage de lancer une offensive sur la ville elle-même, partant du principe qu'elle n'est défendue que par la *553. Volks-Grenadier-Division* du *Generalmajor* Hans

Un M4A3 du *737th Tank Battalion* prête main forte aux *GI's* du *320th Infantry Regiment* dans leur tentative de percée près de Dombasle, en Lorraine. Nous sommes le 15 septembre 1944.

US NARA

Le général John Wood (dans la jeep, avec des lunettes de soleil), « patron » de la *4th Armored Division*.

US NARA

Bruhn, une division considérée comme « ne valant pas grand-chose, même renforcée par un fatras d'unités terrestres de la *Luftwaffe* composées d'éclopés et de soldats à la demi-solde », *dixit* le *Major-General* en personne. Pour monter son affaire, Eddy se propose d'engager la *35th Infantry Division*, «*The Sante Fe Division* », avec le soutien de la désormais légendaire *4th Armored Division*, les chars devant être tenus en laisse pour coller aux rangers des fantassins et les aider à atteindre leurs objectifs. Toujours selon Eddy, s'élançant depuis les secteurs de Toul et d'Ochey, les *GI's* n'auraient alors qu'à marcher sur le sud de Nancy en un vaste mouvement tournant, tout en repoussant les Allemands au fur et à mesure de leur progression. Pour le reste, dans le nord, la *80th Infantry Division* aurait « simplement » à tenir en respect la *3. Panzer-Grenadier-Division* – le *Major-General* Eddy n'a pas oublié les lourdes pertes infligées à la *80th* par les *Panzergrenadiere* de Walter Denkert lors de sa tentative de franchissement de la Moselle, le 5 septembre – tandis que l'aviation tactique, l'artillerie organique du *XII Corps* et un *Combat Command* de la *4th Armored Division* neutraliseraient la *15. Panzer-Grenadier-Division* pour l'empêcher de réagir et de menacer le flanc droit des Américains. Un plan qui a pour lui sa simplicité mais qui ne « passera » pas auprès de Patton et du commandant de la *4th Armored Division*, le *Major-General* John Wood.

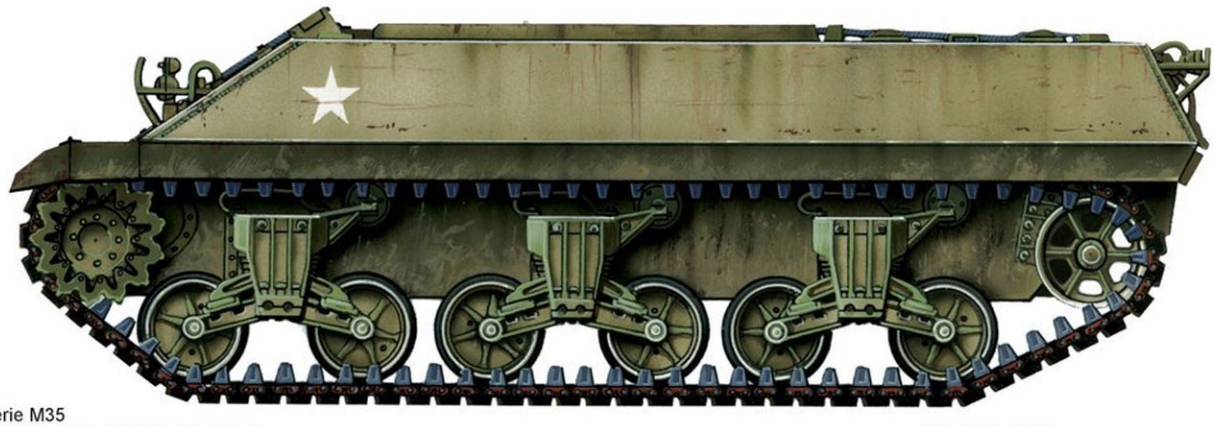
En plus d'être l'un des plus brillants commandants de division blindée de l'*US Army*, et il l'aura notamment prouvé lors de son exploitation en Normandie puis en Bretagne à l'issue de l'opération « Cobra », Wood est un homme entier, doté d'un certain caractère et qui, par bien des aspects, a développé une sorte de mimétisme vis-à-vis de Patton tant il peut parfois se montrer très difficile « à cadrer ». Comme le bouillonnant chef de la *3rd US Army*, c'est un fonceur, un cavalier pur et dur, adepte des opérations rapides et brutales. Sa tactique ? Brusquer l'ennemi, enfoncer ses défenses puis exploiter dans la profondeur de son dispositif sans perdre de temps ; dans ce genre de cas, la prise de risques est énorme, certes, mais « *l'on ne fait pas la guerre avec des certitudes et des assurances, ou bien alors, on est Anglais et on s'appelle Monty* » [aurait dit Wood à un correspondant de guerre new-yorkais en décembre 1944. Avouez qu'au-delà de son caractère, l'homme a un certain

« La belle vie » pour cet équipage de M4 de la *4th Armored Division* positionné quelque part en Lorraine en septembre 1944.

US NARA

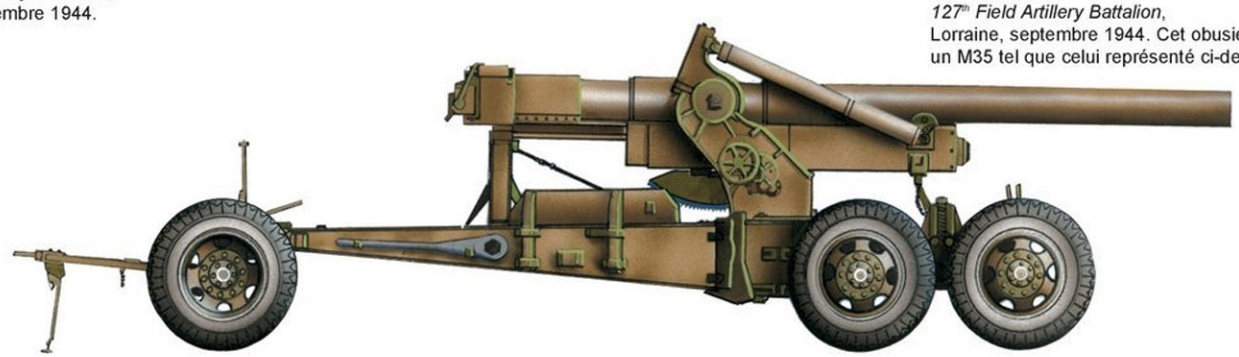
Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

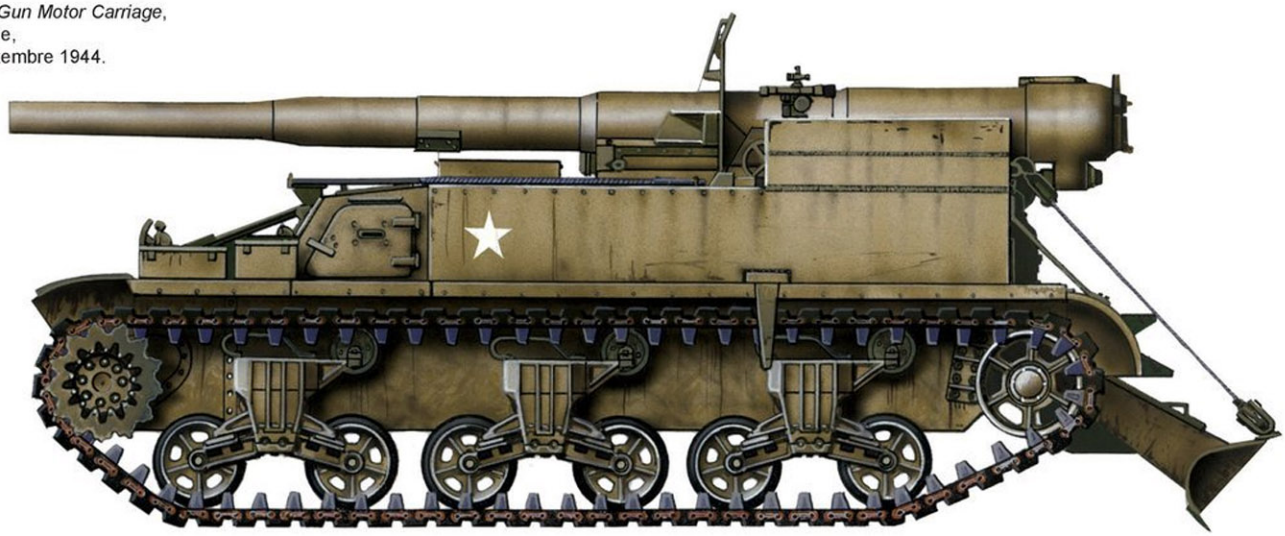


Tracteur d'artillerie M35
35th Infantry Division – « The Sante Fe Division»,
127th Field Artillery Battalion,
Lorraine, septembre 1944.

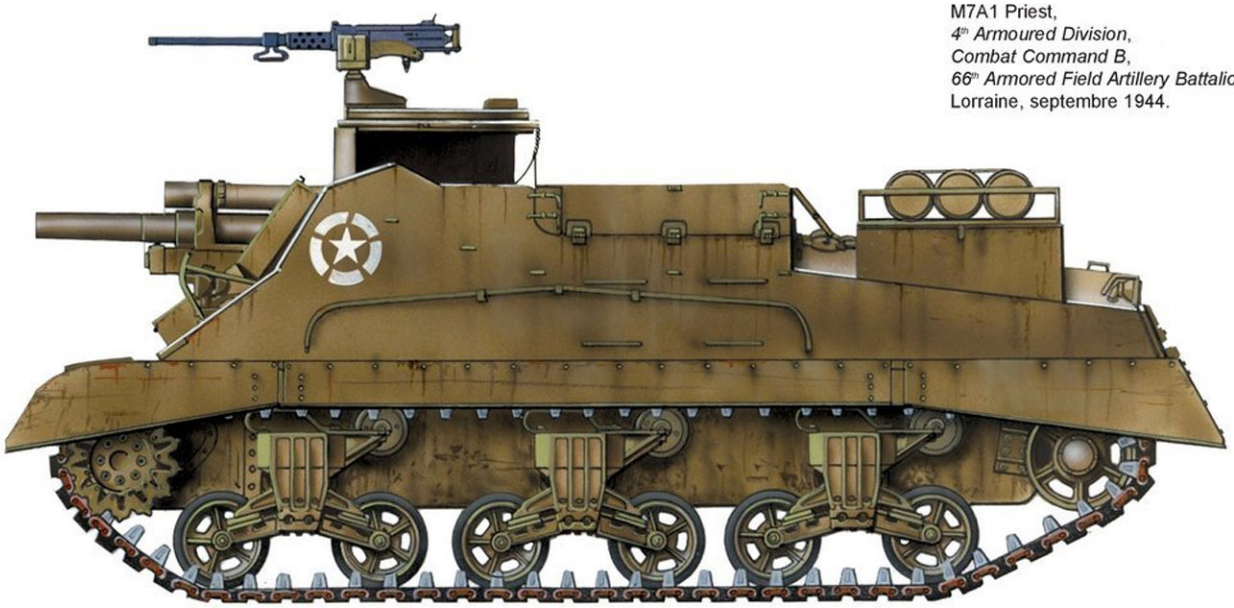
8 inch Howitzer,
35th Infantry Division – « The Sante Fe Division»,
127th Field Artillery Battalion,
Lorraine, septembre 1944. Cet obusier était tracté par un M35 tel que celui représenté ci-dessus.



155mm M12 *Gun Motor Carriage*,
Unité inconnue,
Lorraine, septembre 1944.



M7A1 Priest,
4th Armoured Division,
Combat Command B,
66th Armored Field Artillery Battalion,
Lorraine, septembre 1944.



Automoteur M7 105mm HMC (« Priest ») de la *4th Armored Division*. Nous ne somme pas en Lorraine mais en Normandie.

US NARA

humour ! – NdlA]. Il ne peut donc pas concevoir que ses machines soient utilisées pour soutenir une division d'infanterie qui, bien qu'étant entièrement motorisée, à l'instar de toutes les unités américaines engagées en Europe occidentale, ne pourra progresser qu'à pied du fait de la résistance allemande et de la dizaine de canaux et de cours d'eau naturels qui coulent dans cette zone. Par ailleurs, comme n'importe quel autre tankiste, « Tiger Jack » redoute par-dessus tout d'être amené à engager sa division dans le centre-ville de Nancy où chaque rue, chaque placette, chaque bâtiment pourrait être transformé par les *Volksgrenadiere* en autant de pièges mortels pour ses Sherman.

Le général Manton Eddy, chef du *XII Corps* chargé par Patton de s'emparer de Nancy. On le voit ici alors qu'il n'était encore que général de division.

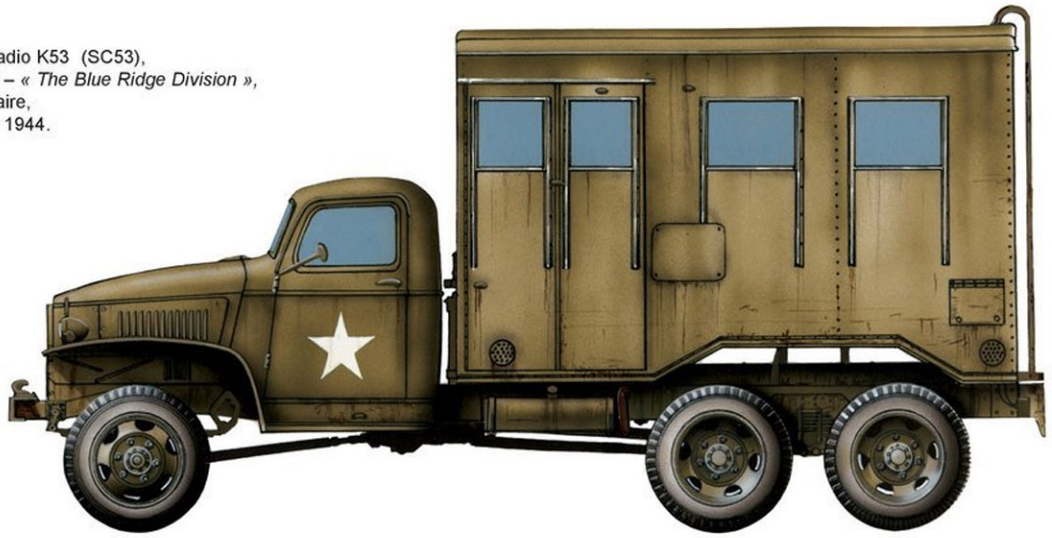
US NARA

C'est dans ce contexte que Wood provoque une crise au sein du *XII Corps* en informant par téléphone le chef d'état-major d'Eddy, le *Colonel* Ralph Canine, « *qu'il ne prêtera pas son concours et encore moins celui de ses chars et de ses équipages à cette gigantesque farce qui risque bien de virer à une tragédie sanglante si les Boches venaient à vouloir en découdre ; ce qu'ils ne manqueront évidemment pas de faire !* » Et pour être certain que ses arguments portent, « Tiger Jack » n'hésite à référer de ses inquiétudes à un Patton déjà furieux de voir ses unités piétiner devant les défenses fortifiées de Metz ; la ville ne tombera qu'à la fin novembre après d'âpres combats. Pour autant, Wood est un pragmatique. Il sait pertinemment qu'il ne peut refuser de se conformer à un plan établi par ses supérieurs sans proposer une alternative crédible. En substance, son idée de manœuvre prend le contre-pied de celle d'Eddy. Les *35th* et *80th Infantry Divisions* resteront sur leurs positions, statiques, pour mieux fixer l'ennemi sur les rives du fleuve tandis que, soutenus par des tirs de barrage de l'artillerie et les aviateurs, les *Combat Commands A* et *B* de la *4th Armored Division* devront franchir la Moselle, au nord de Nancy, dans le secteur de la *3. Panzer-Grenadier-Division*, à Dieulouard. Pourquoi-là ? Car dans cette zone la rivière est moins large qu'en amont et que, surtout, on y compte moins d'affluents donc peu de barrières naturelles sur lesquelles les « Boches » pourront s'appuyer pour organiser des coups d'arrêt et gagner du temps pour

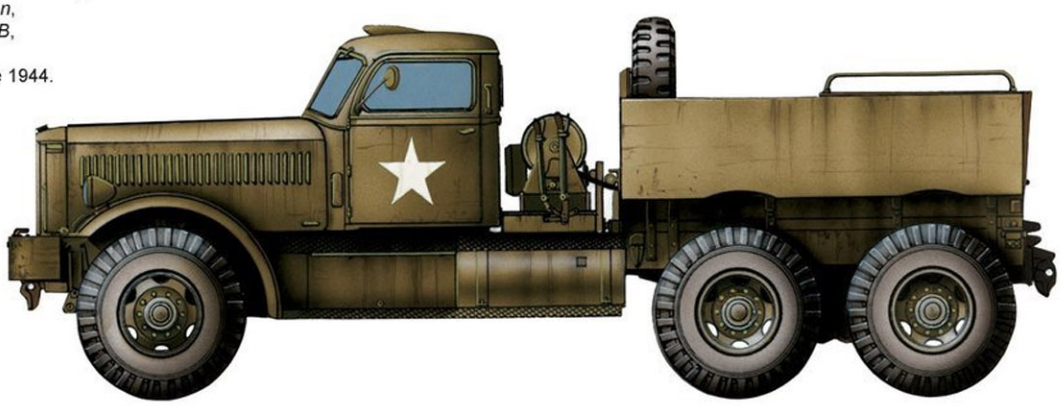
Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

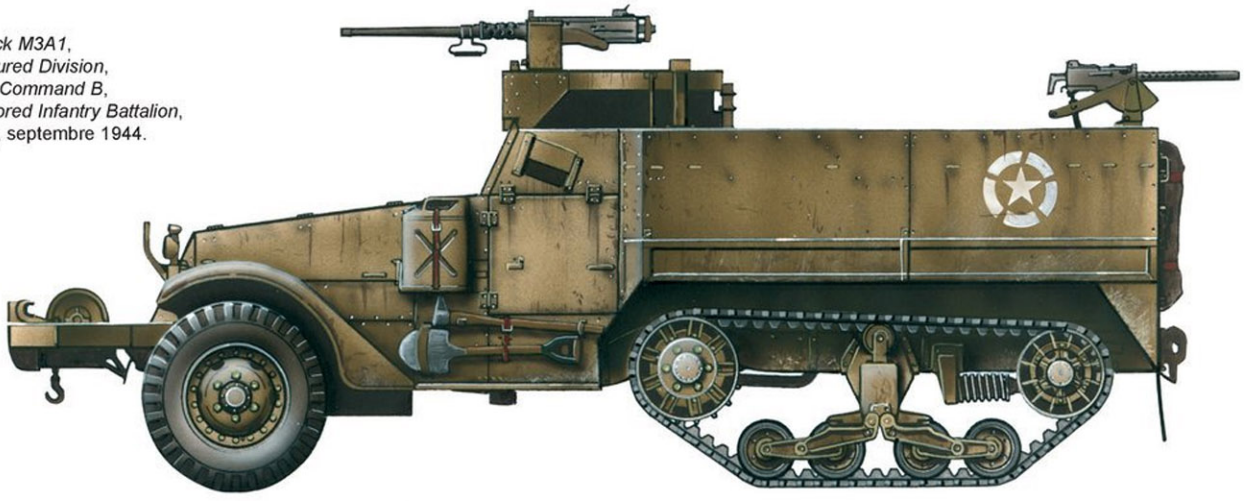
GMC 353 Shelter-Radio K53 (SC53),
80th Infantry Division – « The Blue Ridge Division »,
État-major divisionnaire,
Lorraine, septembre 1944.



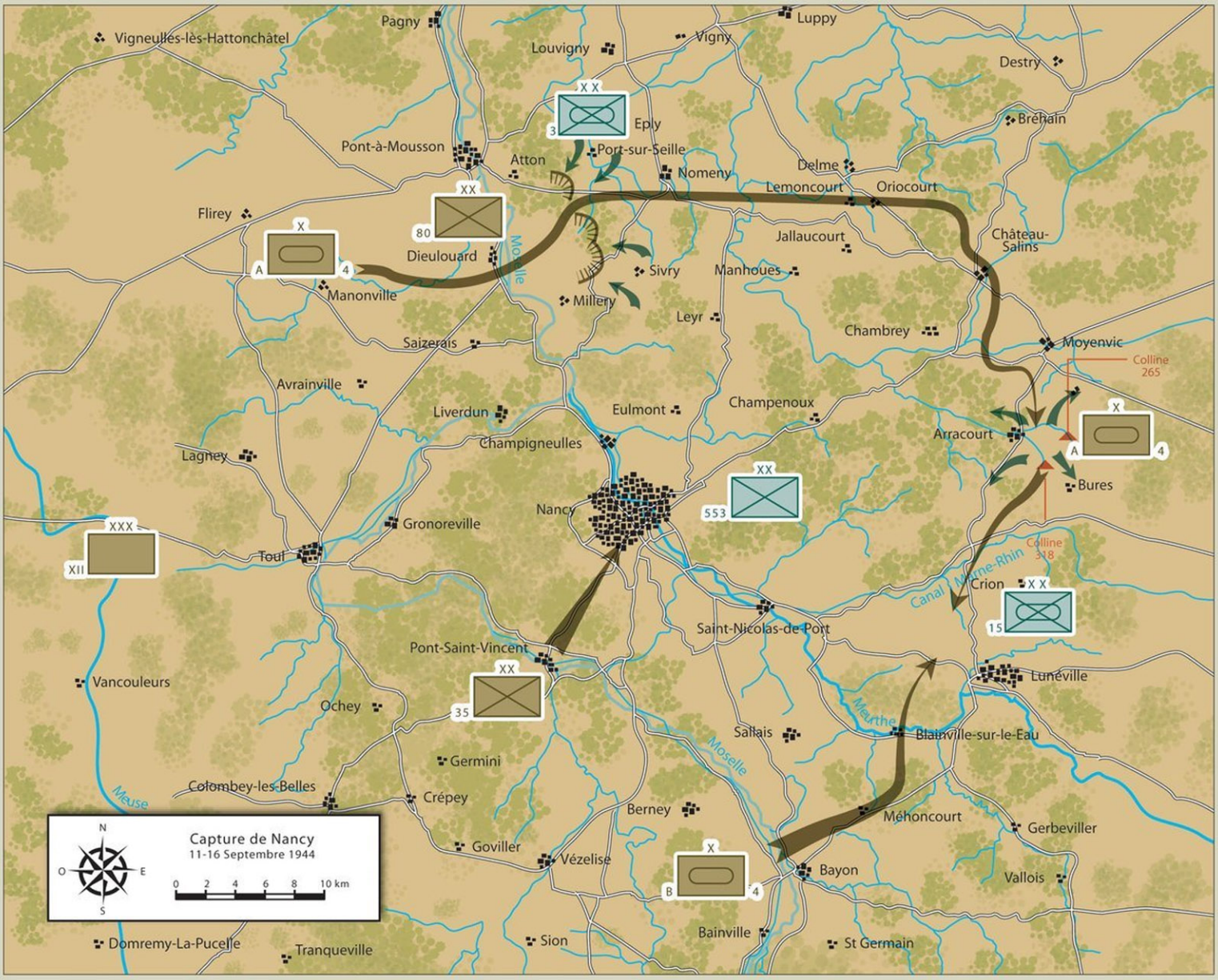
Diamond M19 (M981 *Tractor*),
4th Armoured Division,
Combat Command B,
8th Tank Battalion,
Lorraine, septembre 1944.



Half-Track M3A1,
4th Armoured Division,
Combat Command B,
51st Armored Infantry Battalion,
Lorraine, septembre 1944.



Camion GMC 353 Torpedo,
35th Infantry Division,
137th Infantry Regiment,
Lorraine, septembre 1944.



rameuter d'éventuelles réserves. Après avoir saturé les défenses ennemies à l'aide de l'artillerie du *XII Corps* qui devra allonger ses tirs et contraint les *Panzergrenadiere* de Denkert à lâcher prise, « Tiger Jack » lancera ses chars en direction du sud-est, via les bourgs de Leyr et Champenoux. Comme à son habitude, il envisage de faire progresser ses Sherman en tête et les « *Lights* » (M5) sur ses flancs. Ensuite ? Eh bien, il s'agira de repiquer plein ouest vers Nancy et la place Stanislas pour prendre à revers les défenses de la ville. CQFD ! Le plan est ingénieux, d'autant que, s'il devait correctement fonctionner, il déboucherait non seulement sur la conquête de la cité lorraine mais aussi, en prime, sur l'encerclement puis l'anéantissement de la *553. Volks-Grenadier-Division*. Pris dans la nasse de Wood, dénués de mobilité du fait de la pénurie de véhicules, il y a en effet fort à parier que les *Volksgrenadiere* de la *553.* et la garnison de la ville composée de bataillons disparates ne pourraient que capituler après un ultime baroud d'honneur de quarante-huit maxixum. Oui, décidément, ce plan est ingénieux et conforme en tout point à la psychologie de son instigateur. Mais il est aussi particulièrement audacieux pour ne pas dire dangereux, car il présuppose que la *3. Panzer-Grenadier-Division* ne résistera pas longtemps aux assauts américains – alors qu'elle a prouvé exactement l'inverse moins d'une semaine auparavant face à la *80th Division* – et que la *4th Armored Division* évoluera seule, sans flancs-gardes, sans appuis et sans soutiens, hormis l'aviation, ce à une bonne vingtaine de kilomètres derrière les lignes allemandes. Dans le plan de Wood, rien n'est prévu quant à une éventuelle rupture des lignes d'approvisionnement par exemple... Et d'ailleurs, dans un registre similaire, parmi les stratèges américains, qui est capable de prévoir comment réagiront les *Kampfgruppen* de la *15. Panzer-Grenadier-Division* tenues en réserve au sud de Nancy ? Cette seconde mouture des opérations est présentée par Wood à ses chefs lors d'une réunion d'état-major se tenant au poste de commandement avancé de la *4th Armored Division*, non loin des rives de la Moselle. Entre Eddy, Wood et Patton, les débats sont houleux et l'entrevue orageuse, d'autant que, ironiquement, l'ennemi s'y invite en déclenchant un tir d'artillerie

sur les baraquements qui hébergent les protagonistes de l'affaire ! À ce sujet, dans ses notes, « Tiger Jack » écrira : « *Les Allemands sont surprenants. Ils sont toujours là où on les attends le moins !* » ; prémonitions ?

Finalement, Patton, qui désire avant tout s'ouvrir la route du Rhin et donc du *Reich* le plus vite possible, va arbitrer entre ses deux généraux, en mixant le duo de solutions proposées. La *80th Infantry Division* attaquera au nord de Nancy avec le soutien du *Combat Command A* (*CCA*) de la *4th Armored Division*, mais seulement une fois après que la « *Sante Fe Division* » et le *Combat Command B* (*CCB*), *8th Tank Battalion* en tête, soient passés aux actes au sud de la grande cité. En œuvrant le long de deux axes de pénétration, l'idée de Patton est d'empêcher l'ennemi d'avoir une vision claire de la manœuvre tout en préparant l'encerclement de Nancy. Les deux pinces de la tenaille américaine devront pousser jusqu'à Arracourt, à environ vingt-cinq kilomètres à l'est de la capitale lorraine, pour y faire leur jonction. Le *Combat Command R* (*CCR*) sera gardé en réserve pour exploiter ou bien renforcer l'une des ailes marchantes si le besoin devait s'en faire sentir. Plusieurs groupes d'artillerie du *XII Corps* seront aux ordres des généraux commandant les *Combat Commands* de Wood afin qu'ils puissent jouir sans délai de soutiens puissants.

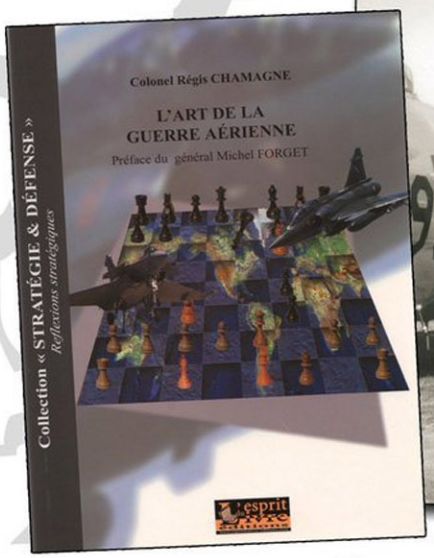
Et les Allemands dans tout ça ? Loin de se contenter de jouer les figurants dans une querelle d'état-major américano-américaine, leur plan défensif est néanmoins limité par leurs moyens restreints. Ils ont non seulement à assurer la défense de Nancy mais aussi, plus au nord, celle de Metz menacée par un autre corps d'armée de la *3rd US Army*. Pour ce faire, ils ont choisi de tenir les villes avec leurs unités d'infanterie, dont la *553. Volks-Grenadier-Division* installée en hérisson, face à l'ouest, en protection de Nancy et de combler les interstices entre les localités avec leurs divisions mécanisées ; une tactique qui en rappelle une autre, celle utilisée sur le front de l'est par des armées allemandes souvent très étirées le long des lignes de contact. C'est ainsi que la *3. Panzer-Grenadier-Division* est positionnée entre Metz et Nancy et que la *15. Panzer-Grenadier-Division* est établie au sud de la ville. Nous le savons, Rodt et Denkert sont des *Kommandeure* expérimentés et habitués à mener des combats défensifs difficiles aussi bien sur l'*Ostfront* qu'en Italie. Forts de leur savoir-faire, ils ont constitué des réserves mobiles organisées en *Kampfgruppen*, des troupes aptes à lancer des contre-attaques à l'aide de leurs *Panzer* et de leurs *StuGe* afin de ralentir, voire de stopper l'ennemi.

Suite et fin de notre dossier « Lorraine, 1944 » dans le numéro 15 de « Batailles & Blindés » avec la chute de Nancy et les contre-attaques des Panther dans la zone d'Arracourt.

Automoteur M7 105mm HMC (« Priest ») de la *3rd US Army* protographié lors de la campagne de France, en 1944.

US NARA

L'ART DE LA GUERRE AERIENNE



Parmi nous, qui n'a pas en mémoire les images de Bagdad ou de Belgrade bombardées par l'aviation ?

Il ressort des derniers conflits que le succès des opérations militaires terrestres est étroitement et indiscutablement subordonné à une campagne de bombardements aériens, que celle-ci soit d'ailleurs préalable ou simultanée aux mouvements au sol. Pourtant, il n'y a pas si longtemps encore, les partisans et théoriciens de la guerre aérienne totale étaient systématiquement désavoués par les réalités opérationnelles, qu'il s'agisse du *Blitz* au-dessus de Londres en 1940, des bombardements aériens massifs du *Reich* et du Japon, ou encore des raids américains au-dessus du Nord Vietnam. Mais depuis une vingtaine d'années, la manière de conduire et de gagner les guerres a connu une évolution majeure. C'est ce que met en exergue l'ouvrage du colonel Yves Chamagne, objet de cette fiche de lecture.

Comme son titre l'indique, « L'art de la guerre aérienne » traite des opérations militaires aériennes, permettant d'avoir une vision aussi bien historique que prospective de cette question. Dire que l'auteur sait de quoi il parle serait un euphémisme puisque, après une carrière de pilote dans l'Armée de l'Air (chasse, reconaissance puis bombardement), il s'est tourné vers l'enseignement militaire supérieur et l'analyse stratégique. En 1999, durant la campagne aérienne sur l'ex- Yougoslavie, il anima une cellule d'analyse au profit du chef d'état-major des Armées. Il fut ensuite à l'origine de la création de structures nationales de ciblage en 2000.

Cet ouvrage académique s'ouvre sur une partie consacrée à l'histoire de opérations aériennes. Celles-ci sont analysées en distinguant les grandes évolutions doctrinales et technologiques qui les firent progresser lors des conflits. Au-delà de quelques éléments anecdotiques (Fleurus en 1794), l'apparition de l'arme aérienne au-dessus du champ de bataille est concomitante avec celle des premières automitrailleuses puis des chars. Ces armes nouvelles se révèleront déterminantes en terme d'impact sur le moral des combattants, au moins autant que pour la destruction des forces ennemies elles-mêmes. L'auteur ne nous cache rien des balbutiements, des errements, des difficultés rencontrées par les précurseurs de l'arme aérienne qui, souvent, étaient également les plus farouches soutiens de la motorisation des forces armées. Par exemple, bien avant d'être « le Père des chars », le général Estienne fut un précurseur en matière d'observation aérienne et de guidage par aéroplanes des tirs d'artillerie.

Il n'est évidemment pas question de reprendre ici cette fresque historique passionnante mais il n'apparaît pas inutile de souligner qu'un certain nombre d'opérations importantes sont analysées dans le détail. Est notamment abordée la « charge aérienne » de 1918 qui permit aux Alliés de combler la brèche ouverte dans leur dispositif lors de la seconde bataille de la Marne, en jetant sur les colonnes allemandes « tout ce qui pouvait voler ». Les conséquences de cette opération victorieuse, réalisée dans l'urgence, vont être très importantes car c'est sur la base du résultat obtenu que plusieurs théoriciens alliés tels que Douhet, Mitchell et Trenchard vont concevoir, pendant l'entre-deux-guerres, la doctrine de la « guerre totale ». Une théorie selon laquelle la victoire pourrait être apportée par la seule aviation. Les opérations de la Seconde Guerre mondiale feront le lit de ces thèses orgueilleuses qui déboucheront pourtant sur des échecs répétés. L'auteur analyse d'ailleurs les raisons des difficultés rencontrées par les belligérants d'une manière originale : ce serait le décalage existant entre ces doctrines novatrices et les moyens techniques du moment qui expliquerait les échecs du *Blitz* de 1940 comme celui des bombardements massifs de l'Allemagne et du Japon. En effet, si les vitesses des avions ont constamment augmenté, les instruments de visée, eux, n'ont pas été suffisamment améliorés, ce qui débouche sur un constat étonnant : la précision des bombardements de 1940 était inférieure à ceux de 1918 ! Cette problématique, ce paradoxe ne sera définitivement clos qu'avec l'avènement des munitions dites « de précision », ouvrant à nouveau aux aviateurs la possibilité d'appliquer des doctrines « oubliées » depuis des décennies.

Après ces premiers chapitres, le colonel Chamagne reprend la théorie de la guerre aérienne en distinguant les caractéristiques du « milieu

aérien » en tant que « terrain » de la guerre aérienne elle-même : Continuité et globalité, translucidité, homogénéité, perméabilité, accessibilité et dépendance au facteur météorologique. Il en déduit les spécificités de l'arme aérienne : vitesse et allonge, puissance de feu instantanée, précision, souplesse d'emploi et dépendance vis-à-vis des bases aériennes vulnérables. Au-delà de ces considérations théoriques parfois complexes, le lecteur parvient à avoir une vision globale de la guerre et de la puissance aérienne. L'auteur poursuit ses développements, abordant plusieurs aspects importants comme les boucles de décisions (Observation / Orientation / Décision / Action), les caractéristiques des armes aériennes du futur, etc.

Il convient de relever qu'aujourd'hui la guerre aérienne permet des actions et des opérations impossibles à envisager jusqu'alors. L'intégralité du territoire ennemi, l'ensemble de ses forces peuvent être attaqués à tout instant, étant entendu que ce constat est réciproque. Dès lors, la victoire n'est plus une question de succès tactiques mais de choix des cibles. Selon que l'analyse du système ennemi a été faite de manière judicieuse ou non, les frappes seront déterminantes ou inutiles. Parmi les exemples cités par l'auteur, on retiendra les opérations de 1999 contre l'ex-Yougoslavie. Celles-ci sont le point d'appui de son argumentation. C'est grâce à l'analyse systémique des éléments constitutifs du régime de Belgrade que des cibles déterminantes ont pu être désignées. Ceci explique que les troupes serbes ne furent que peu attaquées, les coups des aviateurs de l'OTAN se concentrant sur les infrastructures du pays puis sur les propriétés du clan au pouvoir. La campagne paraissait s'éterniser avant de brutalement s'achever par la défaite ennemie, sans qu'aucune offensive terrestre n'ait été lancée. Le déroulement de cette campagne permet également à l'auteur de développer les différentes phases d'une offensive aérienne qui ne poursuit plus un but d'anéantissement mais le « délitement » du dispositif adverse, c'est-à-dire sa fragilisation globale pour l'amener, par des attaques ciblées, à un effondrement total sans pour autant pratiquer de destructions massives. Ceci suppose de poursuivre pendant plusieurs mois un effort régulier qui, aux yeux des profanes, apparaîtra inefficace alors même que l'ennemi sera irrésistiblement amené au bord de la rupture.

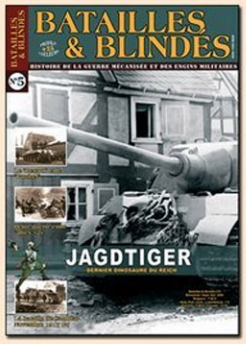
L'une des conclusions étonnantes de cet ouvrage – et il y en a d'autres – c'est que le succès d'une offensive aérienne est désormais plus lié à la pertinence d'un ciblage déterminé à partir d'une analyse mêlant notamment l'économie, la psychologie et la sociologie qu'à la valeur intrinsèque de tel ou tel appareil. Ce serait donc la pertinence de l'analyse systémique de l'ennemi qui ferait la victoire. Si cet ouvrage a parfois du mal à trouver sa place entre le livre de vulgarisation et le traité ardu pour un néophyte, il n'en est pas moins incontournable pour ceux qui veulent comprendre comment se gagneront ou se perdront les guerres à venir. Au-delà de la passion pour l'histoire ou la stratégie militaire, lire « L'art de la guerre aérienne », c'est disposer des clés indispensables pour comprendre les choix militaires et politiques auxquels nous sommes tous confrontés en tant que citoyens.

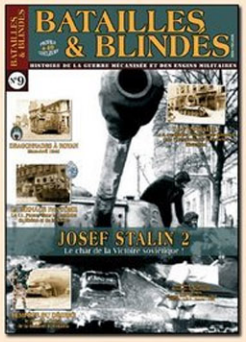
Chamagne Yves, Colonel
L'art de la guerre aérienne
L'esprit du livre éditions
Collection « Stratégie & Défense »
Fontenay-aux-Roses, 2004

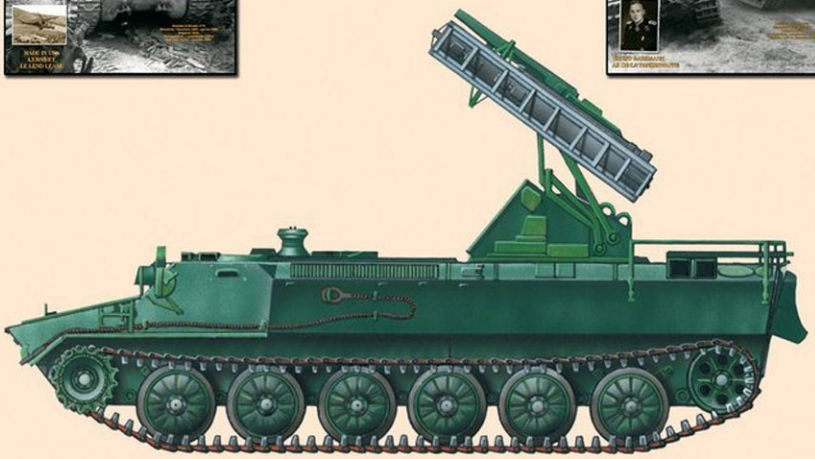
voir : **www.armydoc.com**

RUBRIQUE : C. MAS

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !







Les anciens numéros sont servis dans la limite des stocks disponibles et par ordre chronologique des commandes

BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°14 inclus.
France : **35.00 euros** - UE, Suisse et DOM-TOM : **40.00 euros** - Reste du monde : **45.00 euros**

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-contre au prix de **8.00 euros** pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

☐ Oui, je souhaite recevoir le premier hors-série de Batailles & Blindés sur la **Bataille de Berlin en 1945**.
France : **14.90 euros** - UE, Suisse et DOM-TOM : **18.00 euros** - Reste du monde : **22.00 euros**

☐ Oui, je souhaite recevoir le deuxième hors-série de Batailles & Blindés sur l'**Opération Daguet**.
France : **12.50 euros** - UE, Suisse et DOM-TOM : **16.50 euros** - Reste du monde : **20.00 euros**

☐ N°5
☐ N°6
☐ N°7
☐ N°8
☐ N°9
☐ N°10
☐ N°11
☐ N°12
☐ N°13

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (Facultatif) : .....

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bancaire

VISA EUROCARD MasterCard

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

Enfin une librairie en ligne spécialisée
en histoire militaire en France !

@rmydoc.com — *Un livre, une revue, un clic ...*

Accueil | Nouveautés | Les promotions | Mon compte | Contact | Votre panier | S'identifier | S'enregistrer | Plan du site | Recherche avancée

Rechercher | Recherche par catégorie | Recherche par marque

VOTRE PANIER

Nb de produit(s) sélectionné(s) : 1.

Net à payer : 18,50 €

Commander

NOTRE CATALOGUE

www.armydoc.com

NOTRE CATALOGUE

- Histoire Militaire Générale (1)
- 1914 - 1935 (15)
- 1935 - 1945
- Guerres modernes
- Véhicules et tanks
- Avions
- Navires et Marines (4)
- PANZER VORAN ! (4)
- BATAILLES ET BLINDES (12)
- TRUCKS & TANKS (2)
- ASSAUT (4)

GUIDES PRATIQUES

- Comment commander ?
- Conditions générales de vente
- Frais de transport

- Devenir affilié

- C'est une véritable révolution pour tous les passionnés !
- Finis les droits de douane
- Finis les frais de port prohibitifs
- Finis les sites en anglais ou en russe
- Finis les sites marchands ne sachant pas ce qu'ils vendent

Vous trouverez sur ce site :

- Les anciens numéros de Batailles et Blindés
- Les Trucks & Tanks
- La revue Panzer Voran
- Des livres de qualité importés (ACE Publications, AJ Press, CONCORD…)
- Des livres rares ou introuvables…

Nous vous attendons sur www.armydoc.com

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

Char Leclerc série 2 « Argonne 1918 »,
1e Brigade Mécanisée,
501e-503e Régiment de Chars de Combat,
GE 501,
Mourmelon-le-Grand, mai 2006.

Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !